




3 1761 11971623 1



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761119716231>

A1
C65
N28

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Wednesday, April 26, 1989

Tuesday, May 9, 1989

Wednesday, May 17, 1989

Chairman: Arnold Malone

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 1

Le mercredi 26 avril 1989

Le mardi 9 mai 1989

Le mercredi 17 mai 1989

Président: Arnold Malone

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

**National Defence
and
Veterans Affairs**

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent de la*

**Défense nationale et
des affaires des
Anciens combattants**

RESPECTING:

Organization Meeting

Future Business of the Committee

Main Estimates 1989-90: Votes 1, 5, 10, 15, and 20
under VETERANS AFFAIRS

CONCERNANT:

Réunion d'organisation

Travaux futurs du Comité

Budget des dépenses principal 1989-1990 : crédits 1,
5, 10, 15 et 20 sous la rubrique des ANCIENS
COMBATTANTS

APPEARING:

The Honourable Gerald Merrithew,
Minister of Veterans Affairs

COMPARAÎT:

L'honorable Gerald Merrithew,
Ministre des Affaires des
anciens combattants

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989

STANDING COMMITTEE ON
NATIONAL DEFENCE AND
VETERANS AFFAIRS

Chairman: Arnold Malone

Vice-Chairman: Marc Ferland

Members

Derek Blackburn
Stan Darling
Maurice Dionne
Girve Fretz
Bob Hicks
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Patricia Russell

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE
NATIONALE ET DES AFFAIRES
DES ANCIENS COMBATTANTS

Président: Arnold Malone

Vice-président: Marc Ferland

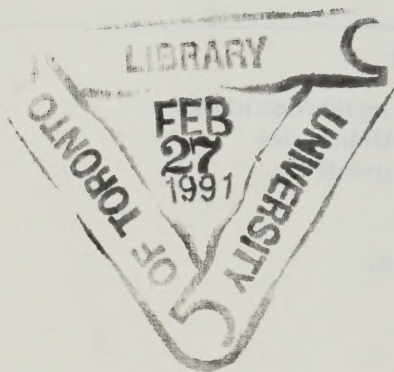
Membres

Derek Blackburn
Stan Darling
Maurice Dionne
Girve Fretz
Bob Hicks
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Patricia Russell



ORDERS OF REFERENCE

Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons:

Mr. Hawkes, from the Committee appointed to prepare and report lists of Members to compose the Standing Committees of this House, pursuant to Standing Order 104, presented the First Report of the Committee, which is as follows:

Your Committee recommends that the Standing Committees of this House be composed of the Members listed below:

14/04/89

National Defence and Veterans Affairs

Members

Blackburn	Fretz
Darling	Hicks
Dionne	Malone
Ferland	Rompkey—(8)

14/04/89

By unanimous consent, on motion of Mr. Hawkes, seconded by Mr. Cooper, the First Report of the Committee appointed to prepare and report lists of Members to compose the Standing and Standing Joint Committees of this House, presented earlier this day, was concurred in.

Pursuant to Standing Order 81(6), it was ordered,—That the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1990, laid upon the Table earlier this day, be referred:

To the Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs

National Defence, Votes 1, 5, 10, 15 and 20

Veterans Affairs, Votes 1, 5, 10, 15 and 20.

ATTEST

ROBERT MARLEAU

The Clerk of the House of Commons

ORDRES DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes :

M. Hawkes, du Comité institué aux fins de dresser et présenter une liste des députés qui doivent composer les comités permanents de la Chambre, conformément à l'article 104 du Règlement, présente le premier rapport de ce Comité, dont voici le texte :

Votre Comité recommande que les comités permanents de la Chambre se composent des députés dont les noms suivent :

14/04/89

Défense nationale et des affaires des anciens combattants

Membres

Blackburn	Fretz
Darling	Hicks
Dionne	Malone
Ferland	Rompkey—(8)

14/04/89

Du consentement unanime, sur motion de M. Hawkes appuyé par M. Cooper, le premier rapport du Comité institué aux fins de dresser une liste des députés qui doivent composer les comités permanents et mixtes permanents de la Chambre, présenté plus tôt aujourd'hui, est agréé.

Conformément à l'article 81(6) du Règlement, il est ordonné,—Que le Budget des dépenses principal pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1990, déposé sur le Bureau plus tôt aujourd'hui, soit déferé :

Au Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants :

Défense nationale, crédits 1, 5, 10, 15 et 20

Anciens combattants, crédits 1, 5, 10, 15 et 20.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, APRIL 26, 1989

(1)

[Text]

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met at 6:02 o'clock p.m., this day, in Room 307, West Block, for the purpose of electing a Chairman and a Vice-Chairman, pursuant to Standing Orders 106(1) and 106(2).

Members of the Committee present: Derek Blackburn, Stan Darling, Maurice Dionne, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone and Bill Rompkey.

The Clerk of the Committee presided over the election of a Chairman.

On motion of Stan Darling, it was agreed,—That Arnold Malone do take the Chair of this Committee.

The Chairman took the Chair.

On motion of Girve Fretz, it was agreed,—That Marc Ferland be elected Vice-Chairman of the Committee.

Derek Blackburn moved,—That the Chairman be authorized to hold meetings in order to hear evidence and authorize the printing of evidence provided that at least three members are present.

After debate, the question being put on the motion, it was agreed to.

On motion of Maurice Dionne, it was agreed,—That the Committee print 550 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence*, as established by the Board of Internal Economy.

On motion of Stan Darling, it was agreed,—That the Chairman, the Vice-Chairman and 1 member from each opposition party do compose the Sub-Committee on Agenda and Procedure.

On motion of Marc Ferland, it was agreed,—That the Committee retain the service of researchers from the Parliamentary Centre to provide research services to the Committee in its work.

On motion of Girve Fretz, it was agreed,—That the allocation of time during the questioning of witnesses at any meeting of this Standing Committee, be at the discretion of the Chairman.

On motion of Bob Hicks, it was agreed,—That, as established by the Board of Internal Economy and if requested, reasonable travelling expenses be reimbursed to witnesses who will have appeared before the Committee, up to a maximum of three (3) representatives for any one organization.

PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 26 AVRIL 1989

(1)

[Traduction]

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit, aujourd'hui à 18 h 02, dans la pièce 307 de l'Édifice de l'ouest, pour élire un président et un vice-président, conformément aux dispositions des paragraphes 106(1) et 106(2) du Règlement.

Membres du Comité présents : Derek Blackburn, Stan Darling, Maurice Dionne, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone et Bill Rompkey.

Le greffier du Comité préside l'élection d'un président.

Sur motion de Stan Darling, il est convenu,—Qu'Arnold Malone assume la présidence du présent Comité.

Le président occupe le fauteuil.

Sur motion de Girve Fretz, il est convenu,—Que Marc Ferland soit élu vice-président du Comité.

Derek Blackburn propose,—Que le président soit autorisé à tenir des réunions pour entendre des témoignages et en permettre l'impression pourvu que trois membres au moins soient présents.

Après débat, la motion est mise aux voix et adoptée.

Sur motion de Maurice Dionne, il est convenu,—Que le Comité fasse imprimer 550 exemplaires de ses *Procès-verbaux et témoignages* conformément à la politique du Bureau de la régie interne.

Sur motion de Stan Darling, il est convenu,—Que le président, le vice-président et un membre de chaque parti de l'opposition forment le Sous-comité du programme et de la procédure.

Sur motion de Marc Ferland, il est convenu,—Que le Comité retienne les services d'attachés de recherche de la Bibliothèque du Parlement pour l'aider dans ses travaux.

Sur motion de Girve Fretz, il est convenu,—Que le temps alloué pour l'interrogation des témoins, lors des séances du Comité permanent, soit laissé à la discrétion du président.

Sur motion de Bob Hicks, il est convenu,—Que, conformément à la politique du Bureau de la régie interne et sur demande, les témoins qui auront comparu devant le Comité soient remboursés de leurs frais de déplacement, jugés raisonnables, à raison de tout au plus trois (3) délégués par organisme.

At 7:12 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, MAY 9, 1989
(2)

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met, *in camera*, at 3:40 o'clock p.m., this day, in Room 208, West Block, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Derek Blackburn, Stan Darling, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone and William Rompkey.

Other Member present: Joe Fontana.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: David Lord, Research Advisor.

The Committee commenced consideration of its future business.

By unanimous consent, *it was ordered*,—That the Clerk invite the Minister of National Defence, the Associate Minister of National Defence, the Minister of Veterans Affairs and officials from both departments to appear before the Committee on the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1990.

At 5:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, MAY 17, 1989
(3)

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met, at 3:22 o'clock p.m., this day, in Room 705, 151 Sparks Street, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Stan Darling, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks and Arnold Malone.

Acting Member present: Les Benjamin for Derek Blackburn.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: David Lord, Research Advisor.

Appearing: The Honourable Gerald Merrithew, Minister of Veterans Affairs.

Witnesses: From the Department of Veterans Affairs: David Broadbent, Deputy Minister. *From the Canadian Pension Commission:* General John P. Wolfe, Chairman.

The Order of Reference dated Friday, April 28, 1989, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1990, being read as follows:

À 19 h 12, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 9 MAI 1989
(2)

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit à huis clos, aujourd'hui à 15 h 40, dans la pièce 208 de l'Édifice de l'Ouest, sous la présidence d'Arnold Malone, (*président*).

Membres du Comité présents : Derek Blackburn, Stan Darling, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone et William Rompkey.

Autre député présent: Joe Fontana.

Aussi présent : Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur : David Lord, conseiller en matière de recherche.

Le Comité entreprend de déterminer ses futurs travaux.

Par consentement unanime, *il est ordonné*,—Que le greffier invite le ministre et le ministre associé de la Défense nationale, le ministre des Affaires des anciens combattants et les fonctionnaires des deux ministères à comparaître devant le Comité au sujet du Budget principal des dépenses portant sur l'exercice financier se terminant le 31 mars 1990.

À 17 h 20, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 17 MAI 1989
(3)

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit, aujourd'hui à 15 h 22, au 151 de la rue Sparks, pièce 705, sous la présidence d'Arnold Malone, (*président*).

Membres du Comité présents : Stan Darling, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks et Arnold Malone.

Membre suppléant présent : Les Benjamin remplace Derek Blackburn.

Aussi présent : Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur : David Lord, conseiller en matière de recherche.

Comparait : L'honorable Gerald Merrithew, ministre des Affaires des anciens combattants.

Témoins : Du ministère des Affaires des anciens combattants : David Broadbent, sous-ministre. *De la Commission canadienne des pensions :* Général John P. Wolfe, président.

Lecture de l'ordre de renvoi du vendredi 28 avril 1989 ayant trait au Budget principal des dépenses pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1990 est donnée en ces termes :

Ordered,—That Votes 1, 5, 10, 15 and 20 under Veterans Affairs be referred to the Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs.

By unanimous consent, the Chairman called Votes 1, 5, 10, 15 and 20 under Veterans Affairs.

The Minister made a statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 4:50 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Patricia Russell
Clerk of the Committee

Il est ordonné,—Que les crédits 1, 5, 10, 15 et 20 inscrits sous la rubrique Affaires des anciens combattants soient déferés au Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants.

Par consentement unanime, le président met en délibération les crédits 1, 5, 10, 15 et 20, inscrits sous la rubrique Affaires des anciens combattants.

Le Ministre fait une déclaration, puis lui-même et les autres témoins répondent aux questions.

A 16 h 50, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Patricia Russell

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Wednesday, April 26, 1989

• 1803

The Clerk of the Committee: Honourable members, I see a quorum. In conformity with Standing Orders 116.(3), 106.(1), and 106.(2), your first item of business is to elect a chairman. I am ready to receive motions to that effect.

Mr. Darling (Parry Sound—Muskoka): Madam Clerk, I would be delighted to nominate Arnold Malone for the position of chairman for the Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs.

The Clerk: Is it the pleasure of the committee to adopt the said motion?

Motion agreed to

Mr. Hicks (Scarborough East): Can we hear a campaign speech first?

The Clerk: I declare Arnold Malone duly elected chairman of this committee and invite him to take the chair.

The Chairman: Members of the committee, I want to express my appreciation for the opportunity to chair what I think is a very important committee of Parliament. As near as I can ascertain, this is a committee that has been quite active in the past in its deliberations in following upon those amendments or changes to the rules of Parliament that flowed from the McGrath commission that would indicate some of the new activities that committees would undertake. I believe we can have a very interesting and exciting term, particularly in this committee.

• 1805

Before going to what I believe is next on the agenda, which would be the role of electing the vice-chairman, I would like to express my thanks to Pat. Pat, I believe you will be with us as clerk for the duration.

We not only have quorum, we have full house now, thanks to Mr. Rompkey. I just got elected without you.

Mr. Blackburn (Brant): That means you owe him nothing. Or he owes you nothing, I should say.

The Chairman: Pat, we are looking forward to your. . . I believe that for about six months in the last Parliament you were with this committee, were you?

The Clerk: No, I was not. For the last three years I have been the clerk of the Standing Committee on Health and Welfare, and the last year and a half the Committee on the Status of Disabled Persons as well.

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mercredi 26 avril 1989

La greffière du Comité: Honorables députés, le quorum est atteint. En conformité des articles 116.(3), 106.(1) et 106.(2) du Règlement le choix d'un président est le premier article à l'ordre du jour. Je suis prête à recevoir les motions à cet effet.

M. Darling (Parry Sound—Muskoka): Madame la greffière, je suis très heureux de proposer le nom de M. Harnold Malone comme président du comité permanent de la Défense nationale et des Affaires des anciens combattants.

La greffière: Le Comité est-il d'accord pour adopter la motion?

La motion est adoptée

M. Hicks (Scarborough-Est): Ne pourrait-on, peut-être d'abord, entendre le discours de notre président?

La greffière: Je déclare M. Harnold Malone dûment élu président du Comité et l'invite à occuper le fauteuil.

Le président: Messieurs, mesdames membres du comité, je tiens à vous remercier de m'avoir donné la possibilité de présider un Comité d'une telle importance. Ce Comité parlementaire a été très actif dans le passé et il a pu mettre en pratique certaines des recommandations qui découlent de la commission McGrath. Je pense, par conséquent, que des séances très intéressantes nous attendent.

Avant de passer à l'article suivant à l'ordre du jour, l'élection du vice-président, j'aimerais exprimer tous mes remerciements à Pat. Pat sera notre greffière.

Nous n'avons pas seulement le quorum maintenant, nous sommes au grand complet puisque M. Rompkey vient de se joindre à nous. Je viens d'être élue sans vous.

M. Blackburn (Brant): Ce qui veut dire que vous ne lui devez rien. Ou qu'il ne vous doit rien plutôt.

Le président: Pat, nous sommes très heureux. . . si je me trompe vous étiez greffière de ce Comité pendant six mois au cours de la dernière législature?

La greffière: Non. Au cours des trois dernières années, j'étais greffière du comité permanent de la Santé et du Bien-être social et au cours de la dernière année et demie du comité sur les Personnes handicapées également.

[Text]

The Chairman: Great. Well, welcome to Defence and Veterans Affairs.

The Clerk: Thank you.

The Chairman: The next item on our agenda then is to elect the vice-chairman of the committee. Nominations are opened. Mr. Fretz.

Mr. Fretz (Erie): Mr. Chairman, I would like to nominate Marc Ferland for the position of vice-chairman.

The Chairman: Are there any other nominations? If not, Marc, we declare you the vice-chairman of the Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs.

Some hon. members: Hear, hear!

The Chairman: Having said that title repeatedly in a few moments—National Defence and Veterans Affairs—perhaps it is only prudent that at this point I also mention that heretofore those were two committees. I think it will be prudent for this committee, when we get into either one of those steering sessions or in camera sometime, to grapple with that problem. Because we now need to make sure that there is a sensitive balance to the two aspects of our committee work, so that neither one nor the other is set aside in favour of one that might be presumed to be dominant in this work.

Okay, the next question is the one of the hearing of evidence and the printing of the same when a quorum is not present. So we are really seeking a motion that the chairman be authorized to hold meetings in order to hear evidence and to authorize the printing of evidence provided that at least some number of members are present. That is a committee decision. I would invite someone to put forward a motion to the effect that can get us started and then we can have a discussion.

Mr. Blackburn: I so move.

The Chairman: Perhaps I ought to read again, Mr. Blackburn, what I said, because there are some blanks that need filling in.

Moved by—and that would be yourself—that the chairman be authorized to hold meetings in order to hear evidence and to authorize the printing of evidence provided that at least blank members are present. So when you move that, can you fill the blank in for me?

Mr. Blackburn: What is customary, four is it?

Mr. Darling: Three, I think. With this committee that is what we had last year.

Mr. Blackburn: Have we ever stipulated in the past that one must be an opposition member? Did we do that before—of the three?

Mr. Darling: No, because the thing is quite often there are going to be witnesses here—by God, they might be coming from Newfoundland or British Columbia—to

[Translation]

Le président: Parfait. Nous vous souhaitons la bienvenue au Comité de la Défense et des Affaires des anciens combattants.

La greffière: Merci.

Le président: L'article suivant à l'ordre du jour est l'élection du vice-président du Comité. La mise en candidature est ouverte. Monsieur Fretz.

M. Fretz (Érié): Monsieur le Président, je propose le nom de M. Marc Ferland comme vice-président.

Le président: Y a-t-il d'autres candidats? Sinon nous déclarons M. Marc Ferland élu vice-président du comité permanent de la Défense nationale et des Affaires des anciens combattants.

Des voix: Bravo!

Le président: J'aimerais signaler que le comité qui est actuellement le comité de la Défense Nationale et des Affaires des anciens combattants regroupe deux anciens comités. Il faudra certainement que l'on se penche sur cette question au cours des séances du comité directeur ou peut-être à huis clos. Nous devons veiller à l'équilibre entre les deux aspects de notre mandat afin de ne pas favoriser l'un par rapport à l'autre.

La question suivante à l'ordre du jour porte sur l'audition des témoignages et l'impression de fascicules en l'absence de quorum. La motion prévoit que le président soit autorisé à tenir des séances pour entendre des témoignages et à en autoriser l'impression à la condition qu'au moins quelques membres soient présents. C'est au Comité de décider combien. Je demanderai maintenant qu'un membre propose une motion afin de pouvoir la débattre.

M. Blackburn: J'en fais la proposition.

Le président: Je devrais peut-être relire la motion monsieur Blackburn car certains renseignements ont été laissés en blanc dans celle-ci.

Proposé par—et l'on inscrirait ici votre nom—que le président soit autorisé à tenir des séances pour entendre des témoignages et à en autoriser l'impression à la condition qu'au moins—députés soient présents. Si vous voulez faire la proposition, vous devrez suggérer un nombre.

M. Blackburn: Quel est le nombre habituel? Quatre?

M. Darling: Trois si je ne m'abuse. En tout cas c'est ce qui était prévu pour ce Comité l'année passée.

M. Blackburn: A-t-on jamais prévu dans le passé qu'un des membres parmi les trois doit appartenir à l'un des partis de l'opposition?

M. Darling: Non, car les témoins se déplacent, parfois de Terre-Neuve ou de Colombie-Britannique, et si les représentants de deux partis de l'opposition ne pouvaient

[Texte]

bring in evidence, and something would come up that both opposition parties could not be here and then we would just have to turn them back and pay their expenses.

• 1810

Mind you, we had no problem before. I know in this one committee I chaired on acid rain, this was the way it went and there was no problem whatever. The odd time it was difficult, because last time it was five, one, and one; now it is five, two, and one. So I think we could just say three members present to hear evidence.

Mr. Blackburn: The three then would also include the chairman, I presume.

The Chairman: Yes.

Mr. Blackburn: Okay.

Mr. Dionne (Miramichi): In view of the fact that it is only for purposes of hearing evidence and printing that evidence, I do not see any problem with it—and I am sure my colleague here does not.

The Chairman: I assume then that what we really have is a consensus that there be three persons for the hearing of evidence. It is moved, agreed upon, and passed. Perhaps it is only helpful to note that in the last Parliament the number that was required was three.

M. Marc Ferland (député de Portneuf): C'est simplement une question de compréhension de la résolution. On va lire la résolution comme ceci: «que le président et deux députés. . .». C'est bien cela? Parfait.

The Chairman: Yes. Thank you very much, Marc. I think that ought to be clear then.

Mr. Hicks: No, I am not clear because I missed part of the interpretation.

Mr. Dionne: The chairman and two other members.

Mr. Hicks: Have to be present.

Mr. Darling: To hear evidence, three all together.

Mr. Blackburn: I think it is just three members, because it could be the vice-chairman.

Mr. Darling: It does not matter who they are, because if the chairman is not here the vice-chairman would take over.

Mr. Hicks: I think we have to be careful how it is worded—that we do not stipulate that the chairman himself. . .

The Chairman: Mr. Hicks, if I might, the wording would be as I had indicated and as moved by Mr. Blackburn: that the chairman be authorized to hold meetings in order to hear evidence and authorize the printing of evidence, provided at least three members are present.

[Traduction]

être au Comité, il faudrait renvoyer les témoins chez eux et payer leurs frais de déplacement.

En fait, nous n'avons jamais eu de problème à ce sujet. En tout cas dans le comité que je présidais, sur les pluies acides, nous n'avons rencontré aucun problème. Parfois la situation était difficile car auparavant il s'agissait de cinq, un et un alors que maintenant il s'agit de cinq, deux et un. Nous pourrions par conséquent nous en tenir à trois membres pour l'audition des témoignages.

M. Blackburn: Ce qui comprendrait le président.

Le président: Oui.

M. Blackburn: Bien.

M. Dionne (Miramichi): Étant donné que la motion porte simplement sur l'audition des témoignages et l'impression des fascicules, je ne vois aucun problème ni mon collègue non plus j'en suis sûr.

Le président: Je suppose que cela signifie que nous avons un consensus pour entendre les témoignages à partir de trois membres. Proposé adopté. Il serait peut-être utile de signaler qu'au cours de la dernière législature, le nombre requis s'élevait à trois.

Mr. Marc Ferland (Portneuf): So the motion would read that the chairman and two members be authorized. . . Is that it? Fine.

Le président: Oui. Merci beaucoup Marc. Cela rendrait les choses plus précises.

M. Hicks: Personnellement je ne suis pas sûr de l'intervention car j'ai raté une partie de l'interprétation.

M. Dionne: Il s'agit du président et de deux membres.

M. Hicks: Ils doivent être présents.

M. Darling: Pour entendre les témoignages il en faut trois.

M. Blackburn: Je crois qu'il devrait s'agir simplement de trois membres parce qu'au lieu du président il pourrait s'agir du vice-président.

M. Darling: Peu importe qui les membres sont car si le président n'est pas là le vice-président occupera le fauteuil.

M. Hicks: Je crois qu'il faut faire attention au libellé; nous ne voulons pas préciser que le président lui-même. . .

Le président: Monsieur Hicks, le libellé est celui que j'ai lu et qui a été proposé par M. Blackburn: que le président soit autorisé à tenir des séances pour entendre des témoignages et à autoriser l'impression, à la condition qu'au moins trois membres soient présents.

[Text]

Mr. Blackburn: One of those presumably could be the chairperson. You would not have the three of us holding a meeting.

Mr. Hicks: That is right.

Mr. Blackburn: No, it says the chairman specifically.

Mr. Hicks: No, that was exactly my question.

Mr. Darling: No, it does not, not on the printed thing.

Mr. Blackburn: The chairman has to authorize the holding of the meeting.

Mr. Dionne: If there is an acting chairman, he is the chairman of the meeting.

The Chairman: But he would be called upon by the chairman to act as an acting chairman.

Mr. Blackburn: The chairman would have to authorize him to call a meeting.

Mr. Darling: Yes.

Mr. Blackburn: As far as I can see, there is no problem with the wording.

The Chairman: It does raise the old question of whether Hamlet could have been written by a committee.

M. Ferland: Pour éclaircir la situation et pour répondre à M. Blackburn, je pense que la proposition devrait se lire comme suit:

Que le président ou, en son absence, le vice-président soit autorisé à tenir des séances pour entendre des témoignages et à en autoriser l'impression à la condition qu'au moins deux autres députés soient présents.

Je pense que cela répond aux questions qui viennent d'être soulevées et clarifie la situation.

The Chairman: Marc, you leave me with a procedural difficulty, inasmuch as I think what you are doing is asking to change an amendment that has been moved and passed.

Mr. Darling: Mr. Chairman, you know it says that the chairman be authorized to hold a meeting, which would mean to call a meeting. The chairman can call the meeting and yet not be present personally; then the vice-chairman would naturally take over. And if both the chairman and the vice-chairman were away, three members could still hold a meeting to hear evidence and one of those members could take the chair. That is the simple way. I do not think there is any worry there, Mr. Chairman.

The Chairman: Yes. To repeat, what we are talking about here is not for substantive meetings; these are for meetings for the hearing of evidence when a witness has come forward. I think what we are all trying to do as much as anything is save ourselves from the

[Translation]

M. Blackburn: Dont l'un pourrait sans doute être le président. Je suppose que trois membres ne pourraient pas tenir la réunion.

M. Hicks: C'est bien cela.

M. Blackburn: On précise qu'il s'agit bien du président.

M. Hicks: C'est précisément là la raison pour laquelle j'ai posé la question.

M. Darling: Ce n'est pas ce qui est écrit.

M. Blackburn: Le président doit autoriser la séance.

M. Dionne: Mais le vice-président peut remplacer le président.

Le président: Si le président le lui demande.

M. Blackburn: Le président devrait autoriser le vice-président à organiser une réunion.

M. Darling: Oui.

M. Blackburn: Personnellement je ne vois aucun problème en ce qui concerne le libellé.

Le président: On en revient toujours à la question de savoir si Hamlet aurait pu être écrit par un comité.

Mr. Ferland: To be more precise and to answer Mr. Blackburn's question, I think the motion should read as follows:

That the chairman, or in his absence the vice-chairman, be authorized to hold meetings in order to hear evidence and authorize the printing of evidence provided that at least two other members are present.

I think it answers the questions that have been raised and it clarifies the situation.

Le président: Marc, vous créez un problème de procédure. En effet vous proposez de modifier un amendement qui a été proposé et adopté.

M. Darling: Monsieur le président, vous savez que d'après le libellé le président est autorisé à tenir des séances ce qui signifie convoquer une réunion. Le président peut le faire sans être présent personnellement, dans ce cas c'est le vice-président qui occupe le fauteuil. Si le président et le vice-président sont absents en même temps, trois membres pourraient toujours tenir une réunion pour entendre les témoignages et dans ce cas un des membres occuperait le fauteuil de la présidence. C'est la façon de régler simplement la question. Je ne vois pas ce qui pourrait causer de problèmes ici monsieur le président.

Le président: Non. Ce dont il est question ici ne porte pas sur les réunions mêmes mais s'il faut entendre le témoignage quand un témoin s'est présenté. Ce que nous voulons tous, c'est éviter de nous mettre dans une situation embarrassante au cas où des témoins seraient

[Texte]

embarrassment of a witness who may travel some long distance, arrive here and find out that one of the committees of the House of Commons cannot staff itself.

• 1815

Mr. Dionne: I think more important than that is we do not bring somebody here from a long distance on a fool's errand.

The Chairman: Right.

Mr. Darling: We have to pay his expenses.

The Chairman: Right. We might then move to the next agenda item, seeking a motion from the floor that would be either in your own words or along the line that the committee print 550 copies of its *Minutes of Proceedings and Evidence* as established by the Board of Internal Economy.

Mr. Dionne: So moved.

Motion agreed to

The Chairman: Next is the appointment of a subcommittee on agenda and procedure. This is what in the olden days used to be referred to as the steering committee. We are seeking a motion along the line that the chairman, the vice-chairman, and a number of members be appointed by the chairman after the usual consultation with Whips of different parties to compose the subcommittee on agenda and procedure.

So basically what we need there is to fill in a blank as to who we would want on that. It may even be appropriate for us to ask the question as to whether or not we want to do that. We may, if it is the desire of this committee—and my friend the clerk will tell me if I am out of order here—at the end our meetings to call ourselves the committee in camera to hold these discussions. I am in the hands of the committee to make your recommendations as to whether you would like subcommittees to meet as smaller groups or whether you would like to take time at the conclusion of our meetings—or prior to meetings, whichever way we organize them—to hold those strategy meetings. That subject is open for your discussion.

Mr. Blackburn: Mr. Chairman, I like the idea of having steering committee meetings immediately following regular meetings because it is much easier to have the meeting. You are not calling a special meeting in somebody's office two or three days afterwards. So that part of it I like. However, I would not mind even the whole committee meeting provided we stated that a member from each of the three parties would have to be present for the steering committee to make a decision. The steering committee could meet, but to make a decision on agenda and procedure I think all three parties should be present.

[Traduction]

venus de loin pour se rendre compte, une fois arrivés ici, que la séance doit être annulée par faute de membres.

M. Dionne: La chose la plus importante est de ne pas déranger des témoins qui ne pourront être entendus.

Le président: Evidemment.

M. Darling: Et dont nous devons payer les frais de déplacement.

Le président: Oui. Nous pouvons maintenant passer à l'article suivant à l'ordre du jour. Vous pouvez proposer votre propre motion ou vous servir de la motion déjà rédigée prévoyant que le comité fasse imprimer les procès verbaux et témoignages suivant le nombre (550 exemplaires) et la façon approuvée par le bureau de la régie interne.

M. Dionne: Je la propose.

La motion est adoptée

Le président: Ensuite, constitution du sous-comité du programme et de la procédure. Ce sous-comité s'appelait auparavant le comité de direction. La motion pourrait être plus ou moins celle-ci: que le président, le vice-président et plusieurs autres députés nommés par le président, après les consultations habituelles avec les Whips des différents partis, constituent le sous-comité du programme et de la procédure.

Une fois de plus, il s'agit ici de remplir l'espace laissée en blanc en vue de déterminer le nombre de députés. On pourrait également se poser la question de savoir si nous voulons procéder de cette façon. Peut-être pourrions avoir une séance à huis clos à la fin de cette réunion pour discuter de ces questions et la greffière pourra sans doute me dire si une telle proposition est recevable ou non. Je m'en remets au membres du comité. Proposez-vous des réunions de sous-comité ou une réunion à huis clos, à la fin de cette séance ou avant les séances, pour tenir des réunions de stratégie. Je pose la question.

M. Blackburn: Monsieur le président, je serais en faveur de réunions du comité de direction immédiatement après les séances régulières, car il est beaucoup plus facile de se réunir alors. Il ne s'agit pas d'une réunion spéciale dans le bureau d'un député deux ou trois jours après. C'est donc un point positif. Cependant, je ne m'opposerais pas à ce que tout le comité se réunisse pourvu que l'on précise qu'un membre de chacun des trois partis doit être présent au comité de direction afin de prendre une décision. Je crois en effet que les trois partis devraient être représentés lorsque l'on prend des décisions qui portent sur le programme et sur la procédure.

[Text]

It is not that I am trying to upgrade a third party here, but I think in the interests of having the committee work in harmony and co-operatively, no one then could ever accuse the committee of trying to ram something through when somebody was absent or when a party was not represented at the steering committee meeting. It would eliminate that possibility. I think it would be in the interests of working co-operatively in the committee that we have that safeguard.

Mr. Dionne: Mr. Chairman, I would suggest that for the time being we have only one subcommittee, and that is the subcommittee on agenda and procedure—or the steering committee, as it is otherwise known. Then if we need additional subcommittees, we could constitute them as we need them. We are masters of our own destiny in here if we stay within the rules. So we could set up a subcommittee any time we wish. I see little point in setting up subcommittees at this point beyond the steering committee.

Mr. Blackburn: We were just talking about that now, Maurice.

Mr. Hicks: Whether we should establish a subcommittee to act as a steering committee is the only question.

Mr. Dionne: I am sorry; I thought I heard somebody refer to subcommittees. But if it is the one on the steering committee, then I will say no more. I think we should constitute that.

The Chairman: Yes. Maurice, you have gotten ahead of me on the agenda.

Mr. Rompkey (Labrador): Mr. Chairman, the committees I have been on previously have had subcommittees on agenda and procedure, and that seems to have worked very well. I agree with Derek that all parties should be represented, but I have found that there are times when everybody cannot be at subcommittee meetings and one party or another is absent. At that time sometimes people send assistants to those meetings.

• 1820

I think if we had a subcommittee on agenda and procedure it would not preclude us from doing what Derek is suggesting. But we may find there are times when we have a special report or something such that we want to go over things before the main committee meets or make proposals to the main committee, and a subcommittee on agenda and procedure would then be useful. I agree with Derek: normally I would just as soon have the whole committee meet afterwards and talk about things. That would be the simplest thing to do. But that does not preclude us from having a subcommittee on agenda and procedure that could meet from time to time as required and that should be, in accordance with what

[Translation]

Ce n'est pas qu'on veuille donner plus d'importance qu'il ne faut à un troisième parti ici, mais je crois que si le travail du comité se fait dans l'harmonie et la collaboration, personne ne pourra nous accuser de vouloir faire cavalier seul lorsque quelqu'un est absent ou lorsqu'un parti n'est pas représenté à la réunion du comité de direction. En fait une telle possibilité serait éliminée d'office. Je crois qu'une précaution nous permettrait justement de travailler en collaboration.

M. Dionne: Monsieur le président, je propose que l'on ait seulement un seul sous-comité à l'heure actuelle, celui du programme et de la procédure ou comité de direction, son autre nom. Ensuite, si nous avons besoin de sous-comités supplémentaires, nous pourrions les constituer au fur et à mesure. Nous sommes maîtres de notre propre destinée, pourvu que nous nous en tenions aux règles. Nous pourrions décider d'établir un sous-comité quand nous le désirons. Je ne crois pas qu'il faille d'autres sous-comités que le comité de direction.

M. Blackburn: C'est précisément de cela que l'on parlait maintenant, Maurice.

M. Hicks: La question que nous débattions était celle de savoir si nous devrions établir un sous-comité de direction.

M. Dionne: Je m'excuse, il me semble que j'avais entendu quelqu'un parler de sous-comités. S'il s'agit simplement du comité de direction, j'ai dit ce que j'avais à dire. Je crois que nous devrions constituer un tel comité, en effet.

Le président: Bien. Maurice, vous m'avez dépassé dans l'ordre du jour.

M. Rompkey (Labrador): Monsieur le président, les comités dont j'ai été membre, jusqu'à présent, avaient des sous-comités du programme et de la procédure et il semble que tout cela ait très bien fonctionné. Je suis d'accord avec Derek, tout les partis devraient être représentés, mais je me suis rendu compte que parfois tout le monde ne peut pas être présent lors des réunions du sous-comité et, donc, qu'un parti ou un autre est absent. Il est possible alors d'envoyer des remplaçants.

Mais le sous-comité du programme et de la procédure ne nous empêcheraient pas de faire ce que Derek propose. Lorsqu'il y aurait un programme spécial à présenter, ou quelque chose à discuter avant la réunion du comité lui-même, ou éventuellement certaines propositions à lui soumettre, un sous-comité du programme et de la procédure pourrait se révéler très utile. Mais je suis d'accord avec Derek: il faudrait s'arranger pour que le comité plénier se réunisse tout de suite après et rediscute de tout cela. Ce serait la façon la plus simple de procéder. Mais cela ne nous empêche pas d'avoir un sous-comité du programme et de la procédure qui puisse se réunir lorsque les circonstances l'exigent, et qui serait—comme

[Texte]

Derek says, made up of all three parties. So I would agree with a subcommittee on agenda and procedure.

Mr. Darling: Mr. Chairman, I would move that there be a subcommittee on agenda and procedure and that it be comprised of the chairman, the vice-chairman, and one member from each opposition party. That would give you four.

Derek, to hamstring the committee, if they were calling a meeting of the subcommittee and if you, who would be the member on it, could not be there, they could not meet to discuss agenda and so on. It would certainly hold it up.

Mr. Rompkey: I would suggest that at times like that, though, assistants would be in attendance.

Mr. Darling: That is quite in order, sure.

Mr. Blackburn: I could send one of the other designates to the committee.

Mr. Darling: That is fine, then.

The Chairman: We have now a motion on the floor. If my memory is correct, the motion would read that we have the chairman, the vice-chairman, and a member from each of the opposition parties, or... I think in all cases, by the way. We probably need not state that, but even in this committee it is a given that we, through our party systems and through our Whips, will all put forward alternates. I remind every member—this is party work, but each of you will want to do that—that what protects the membership on the committee from your party is to have those alternate names forwarded. If you are not here and that person comes in, unlike the old days, they automatically are on. The clerk knows who the list is, they are here, they can vote and partake. Well, any member can partake, but they can vote.

Motion agreed to

The Chairman: The next motion then is that the committee retain the services of—and from whatever agency we would choose—to provide research services to the committee. Perhaps it is appropriate for me at this time to say that during the last Parliament the person who was serving was from the parliamentary centre, David Lord. Some of you will know David from past work. I asked the Library of Parliament—and I believe, Pat, you have also checked with them and confirmed this... that the parliamentary research staff do not have a person they believe they could give to us who would match the kind of skills the committee requires.

David Lord I have met with. He is able; in other words, he is willing. But it requires a motion from the committee to put forward either that name or some other name and then to have a discussion of it and a vote.

[Traduction]

I'a dit Derek—composé de représentants des trois partis. Je suis donc d'accord avec l'idée d'un sous-comité du programme et de la procédure.

M. Darling: Monsieur le président, je propose qu'il y ait un sous-comité d'un programme et de la procédure et qu'il soit composé du président, du vice-président, et d'un membre de chaque parti de l'opposition. Cela ferait quatre en tout.

Derek, pour éviter toute confusion, il serait prévu que le sous-comité ne peut pas discuter de l'ordre du jour etc, si un de ses membres est absent. La discussion en serait reportée.

M. Rompkey: Je propose qu'alors les adjoints puissent assister aux séances.

M. Darling: Certainement.

M. Blackburn: Mais on pourrait alors se faire remplacer par un autre membre du comité.

M. Darling: Parfait.

Le président: Une motion est déposée. Si ma mémoire est exacte, elle demande que le président, le vice-président et un membre de chaque parti de l'opposition, ou... je pense qu'il n'est pas besoin de le préciser, mais même à ce comité, puisque nous fonctionnons suivant le système de parti et que nous avons des Whips, il y aura des substituts. Je rappelle à chaque membre—évidemment c'est un travail qui revient à chaque parti, mais chacun d'entre vous doit y veiller—qu'il faut proposer une liste de substituts pour que votre parti soit toujours représenté au comité. Si vous êtes absent et que le substitut vous remplace, il fait automatiquement partie de la réunion du comité, à la différence de l'ancien système. Le greffier a la liste, et les substituts peuvent voter et participer pleinement aux réunions. En fait n'importe quel député peut participer aux réunions, mais les substituts ont droit de vote.

La motion est adoptée

Le président: La motion suivante propose que le comité retienne les services de—nous avons ensuite le choix de l'organisme—pour aider le comité dans ses travaux. Au cours de la législature précédente nous avons fait appel aux services de M. David Lord, du Centre parlementaire. Certains d'entre vous le connaissent déjà. J'ai également contacté la Bibliothèque du Parlement, et je crois que de votre côté, Pat, vous avez également vérifié et que l'on vous a bien confirmé... qu'il n'y a personne, parmi les attachés de recherche de la Bibliothèque du Parlement, qui ait les compétences requises pour assister le comité dans ses travaux.

J'ai également contacté David Lord. Il est tout à fait compétent, et il est disposé à travailler pour le comité. Mais nous avons besoin d'une motion, proposant son nom, ou un autre nom, suite à quoi nous en débattons et nous voterons.

[Text]

[Translation]

• 1825

M. Ferland: Monsieur le président, je propose que le Comité retienne les services de M. David Lord. Ayant travaillé avec M. Lord pendant près de deux ans, je crois qu'il est très au courant des travaux du Comité. Il nous a aidés grandement, tout au moins au cours des deux années pendant lesquelles j'ai travaillé avec lui. Donc, monsieur le président, je propose que le Comité retienne ses services.

The Chairman: We have a motion that Mr. Lord be accepted as our researcher.

Mr. Rompkey: I support that, Mr. Chairman.

Motion agreed to

Mr. Dionne: If we keep going like this, we should have very quick meetings.

The Chairman: Not only that, but peace will break out.

The next subject before us is the question of timing with regard to questioning witnesses when they are before the committee. I have a suggestion written here that the allocation of time during the questioning of witnesses at any meeting of the standing committee be at the discretion of the Chair. That may well be one in which members here will want to use different wording too, and I invite you to put forward either that motion or any other motion that this committee wants to.

Mr. Blackburn: I would like to comment on what you have just said, not in the context of a motion, but just for general discussion.

Based on the experience I have had, particularly in this committee, we are often asking questions on both the first and second rounds, but certainly the first round, that require a rather detailed technical answer. I think it would be in the interests of all three parties and all members of committee if in the first round we could each have 15 minutes instead of the 10 minutes we had at the last. I say this because we do not get yes or no answers, for obvious reasons. If we are talking about submarines or about advanced high-tech weaponry and so on, very often the answers are very long of necessity and that 10 minutes is gone very fast. I was wondering if you, as Chair, would entertain the feasibility and possibility of 15 minutes each on the first round, and then I think it is 5 minutes on the second round.

The Chairman: Mr. Blackburn, there will be many opportunities where the Chair will exercise its discretion. On this matter, this is really one for the committee; but you and I, I believe, are on the same wavelength. I wrote here "at the discretion of the Chair". I think in most committees we find that they say something like 10 minutes in the first round and 5 minutes in subsequent rounds. I took a look at the size of this committee and at the nature of the subject-matter. One of the things I have always found very frustrating in committee work is when I think I am building to a point and I get just to the final

Mr. Ferland: Mr. Chairman, I move that the committee retain the services of Mr. David Lord. I have worked with Mr. Lord for about two years, and I think he knows very well how the committee works. He was of a great help to us, for those two years at least during which I had to work with him. So, Mr. Chairman, I move that the committee retain his services.

Le président: Nous avons donc une motion demandant que M. Lord soit recruté pour les travaux de recherche.

M. Rompkey: J'appuie la motion, monsieur le président.

La motion est adoptée

M. Dionne: Si ça continue comme cela, les réunions iront bon train.

Le président: Non seulement cela, mais la paix risque d'éclater.

Nous allons maintenant passer à la question du temps réservé aux questions, lorsque le comité reçoit des témoins. J'ai ici une motion demandant que la répartition du temps soit laissée à la discrétion du président, lorsque le comité permanent reçoit des témoins. Je peux très bien imaginer que les membres du comité désirent modifier la formulation de la motion, et je vous invite à faire vos propositions.

M. Blackburn: J'aimerais ajouter quelque chose à ce que vous venez de dire, et pas seulement par rapport à la motion, mais d'un point de vue plus général.

Mon expérience me montre, particulièrement à ce comité, que nous posons souvent des questions, au premier et au second tour, et en tout cas au premier tour, qui appellent des réponses techniques et détaillées. Je pense qu'il serait de l'intérêt des trois partis, et de tous les membres du comité, de disposer de 15 minutes chacun au premier tour, au lieu des 10 minutes traditionnelles. Je dis cela parce que très souvent, les réponses ne se limitent pas à un oui ou à un non, et cela pour des raisons évidentes. Lorsqu'il est question de sous-marins ou d'armement extrêmement perfectionné, les réponses demandent plus de temps, et les 10 minutes sont vite écoulées. Je pensais donc que le président pourrait envisager la possibilité de passer à 15 minutes au premier tour, et peut-être cinq minutes au deuxième.

Le président: Monsieur Blackburn, je ne pense pas que les occasions manqueront où le président aura à exercer toutes ses prérogatives. Je pense que c'est une question qui intéresse tout le comité, mais je crois également que vous et moi sommes à ce sujet sur la même longueur d'onde. J'ai fait écrire ici: «à la discrétion du président». Je pense que dans la plupart des comités, on parle de 10 minutes au premier tour et de 5 minutes ensuite. J'ai voulu ici tenir compte de la taille de notre comité, et de la nature des sujets débattus. Effectivement, il est toujours très gênant, en comité, de développer toute une

[Texte]

thing and then they say my 10 minutes is up and I can come back on the second round. Well, that is 45 minutes later.

If you want the comfort of having 10 minutes, or, as Mr. Blackburn suggests, 15 minutes, then that is perfectly fine with me. When I worded it this way, I think we are trying to achieve the same objective, and that is not to end up in a situation where a member of the committee is just about to the point they are trying to make but then gets cut off because we have put a rule in place. But I offer that only as an explanation of why I put that motion forward.

Mr. Darling: I can appreciate Mr. Blackburn's suggestion, and there is no question that the lead questioner certainly wants time to be able to get the information he wants, and even at 15 minutes. . . The chairman is pointing out that it could be a 16-minute or a 17-minute one at a time, and that if the chairman uses his own good judgment and the opposition are not satisfied with it then it could be changed. But if we leave it to the discretion of the chairman, I do not think there would be any problem at all.

• 1830

Mr. Blackburn: I will not argue against that right now. I am prepared to see how it goes and be flexible, but it does put a rather onerous responsibility on the shoulders of the Chair. If he does not have a fixed time—

Mr. Dionne: The extra pay he gets covers it.

Mr. Blackburn: The problem I think the Chair might have on this, though, is how to decide whether it is 10, 12, 15 or 17 minutes. He does not have the luxury of the security of a motion passed at this meeting stating that after 15 minutes or after 10 minutes, whatever it is, he goes to the next questioner. He may unintentionally come in for a lot of criticism that normally he does not deserve and should not receive.

I am looking at it from the Chair's point of view. If I were a chairman, I would feel much more comfortable if I had a set 10 minutes. Then I could allow a questioner, if it is a particularly interesting line of questioning, to go a minute or two over without too much damage. If I have no guide to go by, and it could be 10 minutes or 15 minutes, I think a committee could get pretty hostile at me sometimes for lowering the boom after 12 minutes, while a committee member might think with his good line of questioning he should have gone for 14 or 15 minutes.

Mr. Rompkey: I like what Stan said. I was going to say almost what Stan said. I am prepared to go with what is written. If the Chair fails to live up to our expectations or fails to meet the challenge. . . But I have every reason to

[Traduction]

argumentation et au moment où l'on en vient au point final de constater que les 10 minutes sont écoulées, et de devoir attendre le second tour pour reprendre la parole; c'est-à-dire 45 minutes plus tard.

Si vous voulez absolument disposer de 10 minutes, ou plutôt, comme M. Blackburn le proposait, de 15 minutes, je n'y vois aucun inconvénient. Si j'ai formulé les choses de cette manière, et je pense que nous sommes du même avis là-dessus, ce n'est certainement pas pour en arriver à couper la parole à un député qui est sur le point de terminer son argumentation, et cela simplement sous prétexte qu'il faudrait respecter la règle de répartition du temps. Je vous livre ces quelques observations pour expliquer dans quel esprit ma motion est conçue.

M. Darling: Je suis aussi du même avis que M. Blackburn, et il est vrai que le député qui pose la première question veut disposer de suffisamment de temps pour obtenir les renseignements qui l'intéressent, et même à 15 minutes. . . Le président fait justement remarquer que cela pourrait être parfois même être 16 ou 17 minutes, s'il le juge opportun, et que si l'opposition n'est pas satisfaite, les choses pourraient alors être reconsidérées. Mais si nous nous en remettons au président, je ne pense pas que cela fasse de problème.

M. Blackburn: Je ne vais pas m'y opposer pour le moment, je suis prêt à voir comment ça fonctionne et à me montrer accommodant; je pense que cela a alourdi les responsabilités du président. Si en effet le temps attribué à chacun n'est pas fixé. . .

M. Dionne: Il est payé pour cela.

M. Blackburn: Il faudra en effet que le président décide s'il accorde 10, 12, 15 ou 17 minutes. C'est-à-dire qu'il ne peut pas s'en remettre au luxe d'une motion qu'il lui permettrait de limiter ce temps de parole à 15 ou 10 minutes, pour ensuite passer au suivant. Cela pourrait alors provoquer des critiques de la part des membres du comité, critiques que finalement il ne mériterait peut-être pas.

Je considère les choses du point de vue des intérêts du président. Si j'étais président, je me sentrais beaucoup plus à l'aise si les choses avaient été fixées à 10 minutes, par exemple. Je pourrai toujours accorder une minute ou deux de plus à un débat intéressant, sans trop de risques. Mais si rien n'a été fixé, l'on pourrait passer parfois de 10 à 15 minutes, ce qui ne manquerait pas de provoquer l'hostilité de certains membres, si après 12 minutes je coupe la parole à un député qui pense justement qu'il a une bonne question à poser, et qu'il aurait certainement pu utiliser 14 ou 15 minutes de temps de parole.

M. Rompkey: Je trouve ce qu'a dit Stan très bien, j'ai été sur le point de dire presque la même chose. Je suis tout à fait d'accord avec ce qui est écrit. Si d'aventure le président décevait nos espoirs ou n'était pas à la

[Text]

believe the chairman we have will meet the challenge admirably. We can always change it later on.

M. Ferland: Je voudrais que vous nous expliquiez davantage comment vous entendez fonctionner, monsieur le président. Est-ce que vous allez fonctionner avec une marge de temps? Je connais votre expérience et je sais que vous serez très juste. Est-ce qu'il y aura, disons, une question posée par l'opposition, une question posée par le côté ministériel, après quoi on retournera à l'opposition et ensuite au gouvernement, de façon à ce qu'on ait un temps à peu près équitable au niveau de la discussion? À certains autres comités, tous les gens de l'opposition posaient leurs questions, et il restait ensuite peu de temps pour les gens de ce côté-ci. Est-ce qu'on va fonctionner de cette façon ou bien en alternant?

The Chairman: Sure. To the extent that I can, I would not intend to proceed by an absolute formula. But the obvious presumption in virtually every case would be that it should start with the Official Opposition, then the members of the New Democratic Party, and then the government party. Then one would go back to an opposition member, and then perhaps to a government member.

After that first sort of round—whether it is back and forth or whether you clean up all of the people—I am not sure that I would make an absolute pronouncement, because I think it depends on who the witness is, on who is in attendance, on the nature of the question, and the rest of it. That comes into the question of rotation. What is before the committee now is one of timing. I am not sure whether we have a motion on the floor or not. Does that answer your question, by the way?

M. Ferland: Oui, vous avez répondu à ma question. Disons que, selon le genre de témoins, M. Dionne parle pendant 15 minutes, M. Blackburn pendant 15 minutes, et quelqu'un de ce côté-ci pendant 15 minutes. M. Rompkey va devoir attendre pendant presque une heure avant que son tour ne revienne, et le suivant de ce côté-ci va devoir attendre peut-être une heure et demie avant de pouvoir poser sa première question. C'est pourquoi je demandais si on ne devrait pas procéder de la façon suivante: par exemple, l'Opposition officielle, le gouvernement, le Nouveau parti démocratique, le gouvernement à nouveau et ainsi de suite, de façon à ce que les gens n'attendent pas trop. C'était le sens de ma question.

• 1835

The Chairman: Mr. Ferland, I hear your response, and I have an appreciation for why you might come to that conclusion. There may seem to be a fairness there if you have an opposition and a government side. Basically, in our system, the government proposes and the opposition are there to critique and take a look at what we put forward. Historically, when we have witnesses, legislation or whatever in our Parliament, the opposition have

[Translation]

hauteur... mais j'ai toute raison de croire qu'il s'en tirera admirablement. Nous pourrions d'ailleurs toujours revenir là-dessus.

Mr. Ferland: Could you explain a bit more how do you intend to proceed, Mr. Chairman. I am talking about time allocation. I know you have a lot of experience, and know also that you will be fair. Are you going to have a question asked by the opposition, and then by the government party, and again back to the opposition and the government party, etc., so that time is being equitably allocated for the discussion? In certain committees the opposition could ask their questions first, but then there was very little time left over for this side. Are you going to go that way or be alternating?

Le président: Certainement. Dans la mesure où ce sera possible, je ne serai pas inflexible. Mais on part quand même du principe, dans presque toutes les quatre figures, que c'est l'opposition officielle qui ouvre le débat, suivie des députés du Nouveau Parti Démocratique, puis ensuite de la majorité. On revient ensuite à l'opposition, et ainsi de suite.

Et après ce genre de premier tour—que chaque côté ait eu la possibilité de s'exprimer, ou même que chaque député ait pris la parole—je préférerais ne pas me prononcer de façon trop catégorique pour le moment, parce que tout dépend du témoin, de la nature du sujet et des questions etc. Ça c'est une question de rotation. Ce dont nous voulons discuter maintenant c'est de la répartition du temps. Je ne sais toujours pas si nous avons une motion. Est-ce que j'ai répondu à votre question?

Mr. Ferland: Yes, you have. According to the type of witnesses, Mr. Dionne would speak for 15 minutes, then Mr. Blackburn for 15 minutes, and somebody on this side also for 15 minutes. Mr. Rompkey will have to wait for an hour before he comes back, and the next one on this side might have to wait for an hour-and-a-half before he can ask his first question. That is why I was suggesting to proceed this way: the Official Opposition, then the government, the New Democratic Party, again the government, and so on; that way people would not have to wait too long. That was the thrust of my question.

Le président: M. Ferland, j'entends votre réponse, et je comprends très bien dans quel esprit vous faites cette proposition. Le système du parti majoritaire et de l'opposition semble garantir une certaine équité. Dans notre système, le gouvernement propose et l'opposition est là pour examiner les propositions qui sont faites et les critiquer. Jusqu'ici, qu'il s'agisse d'audition des témoins, ou de discussion de projet de loi, l'opposition a toujours

[Texte]

always led with their comments. I think it might well be appropriate to stick with that pattern. I am sure Mr. Blackburn would certainly concur with that.

Mr. Blackburn: That is the way it was in the last Parliament, and that is the way it has always been for as long as I have been around here, on any committee I have been on. This is only a convention, obviously, but in committee the weight tends to favour the opposition, certainly on the first round.

Mr. Dionne: Except for votes.

Mr. Blackburn: Exactly, because when you come to a resolution or a motion, obviously, because of the parliamentary system the government is favoured on the vote if it has a majority in the House. To balance that in the parliamentary system, the opposition is given the advantage in the lead-off questioning, but ultimately every decision goes in favour of the party in power.

Mr. Fretz: If we had 100% attendance, other than the chairman, we would have 7 members here, which would give us, at 15 minutes an hour, an hour and 45 minutes of questioning. With the introduction and brief comments by witnesses, we would soon have two hours blown.

I am not suggesting there would not be time or there would not be occasions when members might want to utilize 15 minutes at the discretion of the chairman. Mr. Chairman, I would like to move the motion as printed, that the allocation of time during the questioning of witnesses at any meeting of this standing committee be at the discretion of the chairman.

Mr. Blackburn: Just a time allocation. The way it is written here.

Mr. Fretz: Yes.

Mr. Dionne: I think there are a couple of points. First, we are here to examine, generally speaking, legislation or policy proposals. Obviously the opposition has a responsibility in those circumstances to make sure the legislation is drafted correctly, that it does what it purports to do.

The other point I would like to make is that to some extent I think we are doing a bit of nit-picking now. We have elected you chairman. We must have some faith in you, because I did not hear any nay votes.

Mr. Rompkey: I was not here.

Mr. Dionne: It would seem to me that we should get on with it and get our committee in readiness. Then if it is not working, we will make it work. So I would second the motion.

Motion agreed to

The Chairman: As a footnote to that, let me say that while that motion has passed, it would be my intention to keep some time and put balance to it. It is just that in wording it the way I did, I wanted some discretion, because this is a small committee. It may not be appropriate to have an absolute cut-off in the same way it

[Traduction]

ouvert le débat. Il paraîtrait normal que nous nous y tenions. Je suis sûr que M. Blackburn sera d'accord.

M. Blackburn: C'est bien ainsi que ça s'est passé au cours de la législature précédente, et d'ailleurs également depuis que je suis sur la Colline, quels que soient les comités auxquels je participais. C'est une convention, bien sûr, et il est vrai qu'en comité l'opposition a un peu l'avantage, du moins au premier tour.

M. Dionne: Si ce n'est pour les votes.

M. Blackburn: Exactement, puisque lorsqu'il faut voter, notre système donne l'avantage au parti qui a la majorité à la Chambre, c'est-à-dire au gouvernement. C'est précisément pour ré-équilibrer cela que l'on donne à l'opposition la possibilité de poser la première question, mais en dernière analyse c'est toujours le parti au pouvoir qui l'emporte lorsqu'une décision doit être prise.

M. Fretz: Si tout le monde est là, sans parler du président, cela ferait sept membres, et à 15 minutes par intervention, cela fait une heure et 45 minutes de questions. Si l'on ajoute à cela la présentation, et les réponses des témoins, les deux heures sont vite écoulées.

Ça n'est pour demander que les députés ne puissent jamais disposer de 15 minutes, si le président le juge opportun. M. le président, je propose la motion telle qu'elle est imprimée, à savoir que le temps alloué pendant l'interrogation des témoins à toute séance du comité permanent soit à la discrétion du président.

M. Blackburn: Il n'est donc question ici que de l'attribution du temps. C'est ainsi que c'est formulé.

M. Fretz: Oui.

M. Dionne: J'aimerais ajouter deux choses. Tout d'abord nous sommes ici pour examiner, de façon générale, des projets de loi ou une ligne politique. L'opposition, de toute évidence, doit vérifier la rédaction du projet de loi, et notamment veiller à ce qu'il corresponde bien aux objectifs visés.

Par ailleurs, je trouve que nous sommes en train de couper les cheveux en quatre. Nous vous avons élu président, c'est d'une certaine manière que nous vous faisons confiance, puisqu'il n'y a eu aucun vote négatif.

M. Rompkey: Je n'étais pas là.

M. Dionne: Attelons-nous sans plus tarder à notre tâche, et commençons nos travaux. Et si ça ne marche pas, nous ferons faire ce qu'il faut pour que ça fonctionne. J'appuie donc la motion.

La motion est adoptée

Le président: Puisque la motion a été adoptée, permettez-moi d'ajouter que j'ai bien l'intention de répartir le temps de façon équilibrée. J'ai formulé les choses de cette façon pour garder une certaine liberté de manœuvre, étant donné que c'est une petit comité. Il n'est pas nécessaire d'avoir une limite de temps absolue à

[Text]

is in the larger committees operating with 14 or 16 members.

• 1840

Our next item on the agenda is the one of witnesses' expenses. We are looking for someone to move that, as established by the Board of Internal Economy and if requested, reasonable travelling expenses be reimbursed to witnesses who will have appeared before the committee.

Mr. Hicks: I so move.

The Chairman: That is one suggestion; or you might want also to consider adding to that motion "up to a maximum of three representatives for any one organization", or any other set of comments you might want to suggest. So those thoughts are before you, or any others you may wish to express, with respect to the question of the payment of witnesses.

Mr. Hicks: My motion, Mr. Chairman, only goes down to the period after "committee". I am not including the optional addition.

Mr. Dionne: Mr. Chairman, I do not not like to see the expenses of witnesses completely wide open, and yet I do not want to bind the committee to an impossible situation; therefore I would strongly suggest that when we are calling witnesses, or when witnesses ask to appear before this committee, we make it clear to them how many of their representatives we will recommend payment for.

I would prefer to add the optional clause and extend it to say that the committee may at its discretion authorize additional payment to witnesses.

So I would move an amendment that the first part will be the same as the original motion, but would change the period to a comma and add "up to a maximum of three representatives for any one organization", and leave it at that. And then if we see the need to have additional witnesses we can deal with that at the time.

The Chairman: Members of the committee, we have a motion before us that has been amended, a motion by Mr. Hicks and amended by Mr. Dionne.

Mr. Hicks: We have an amendment before us that I would like to speak to. The amendment does not give me any trouble. I think we both want exactly the same thing. The reason I did not think the amendment was necessary was because we are building flexibility into everything else we do here and I assumed we would carefully not invite more than three witnesses at any time. I did not think it was necessary to stipulate it. But it does not bother me a bit whether it is there or not there. I do not think it matters.

Mr. Dionne: Let me tell you why I did it. I have had the experience of chairing a committee, and there are some groups that will want to bring their whole damned coterie with them. If the chairman can say that he is

[Translation]

respecter, comme ça peut l'être dans des comités de 14 ou 16 membres.

Nous devons maintenant régler la question des indemnités de déplacement aux témoins. Quelqu'un pourrait donc proposer, conformément à la politique du Bureau de la régie interne et au besoin, que les témoins qui auront comparu devant le Comité soient remboursés de leurs frais de déplacement jugés raisonnables.

M. Hicks: Je présente la motion.

Le président: Voilà donc une première possibilité. Aimeriez-vous que l'on précise «à raison d'au plus trois représentants par organisme», ou que l'on ajoute quoique ce soit d'autre? Voilà donc ce qui vous est proposé, mais vous pouvez toujours avoir une autre idée sur la question de l'indemnité de déplacement des témoins.

M. Hicks: La motion que j'ai proposée, monsieur le président, n'inclut pas le complément facultatif.

M. Dionne: Monsieur le président, je n'aime pas beaucoup qu'un plafond ne soit pas prévu au budget des témoins et, en même temps, je ne veux pas non plus mettre le Comité dans une situation impossible; voilà pourquoi je tiens à proposer que nous nous entendions pour qu'il soit toujours bien précisé aux témoins que nous invitons à comparaître, combien d'entre eux auront le droit à une indemnité de déplacement.

Je préférerais qu'on ajoute la clause facultative, en y ajoutant que le Comité se réserve la possibilité d'autoriser certaines indemnités supplémentaires aux témoins.

Je propose donc que la première partie de la motion reste telle qu'elle a été proposée, et que l'on remplace le point final par une virgule pour ajouter «à raison d'au plus trois représentants par organisme», et que nous en restions là. Si à un moment ou à un autre nous désirons inviter plus de trois témoins, nous pourrions toujours régler ça à ce moment-là.

Le président: Messieurs les membres du Comité, nous avons une motion modifiée, c'est la motion de M. Hicks modifiée par M. Dionne.

M. Hicks: J'aimerais discuter de cet amendement. Non pas qu'il me gêne, mais la raison pour laquelle il ne me paraît pas nécessaire, c'est que tout en nous arrangeant pour faire preuve d'assez de souplesse j'ai supposé que nous serions toujours suffisamment prudents et ne dépasserions pas les trois témoins prévus. Je ne pensais pas qu'il soit nécessaire de le préciser noir sur blanc. Ça ne me gêne absolument pas, mais je ne pense pas que ce soit indispensable.

M. Dionne: Je vais vous expliquer pourquoi. J'ai été moi-même président de comité, et certains organismes veulent inviter avec eux le banc et l'arrière-banc. Si le président peut leur préciser que trois témoins seulement

[Texte]

authorized for three only, it takes him off the hook and saves a half hour of argument. I have had that happen to me, and that is why I added the amendment.

The Chairman: I think the amendment is there for the protection of the committee when there is an expressed desire from the outside. If it were just to us, we would probably abide by the spirit of this when we are making invitations. But when you have a group that says it wants to bring the town of such and such here, that is when you have the protection of a previously passed motion.

Amendment agreed to

Motion as amended agreed to

• 1845

The Chairman: Substitute members list—in conversation earlier I had mentioned that to you. In accordance with Standing Order 114.(2)(a), members are reminded to file within five sitting days a list of seven members selected from their parties who may substitute for them. A letter has been sent to your office to that effect. That will serve as a reminder for each of you to do that, and you will do that through your own Whips.

At an earlier moment in this meeting we had a discussion on a research staff member to assist us. We had suggested that David Lord, of the parliamentary centre, be that person.

Members of the committee, we are coming to the point in my agenda that speaks of adjournment. We have main estimates we can take a look at. David Lord has also prepared, I believe, some materials for us.

M. Ferland: Est-ce que nous allons parler un peu des travaux futurs du Comité avant la fin de la réunion ou si cela va être remis à une autre réunion?

The Chairman: That basically is what I am trying to surface at this time, whether we want to take the time this evening to talk about any future business. I presume we would be doing that in a general way. What we could do is ask our researcher to put together a suggestion of things we might consider, including estimates. He could circulate that to us and ask us to come back at the call of the Chair in the near future. Then we could do some consideration of that.

I am not sure whether we want at this time also to have a discussion as to the frequency of our meetings, or whether that should be at another time. You may even want to do that in an in camera session. But we could have a discussion on whether we meet Monday, Tuesday, Wednesday, Thursday, and Friday, whether we meet three days, one day, two days, mornings, afternoons. I think that is an appropriate discussion, because most of you will be carrying additional committee duties. But perhaps that is an appropriate one to consider after our researcher circulates some of the considerations we might undertake, plus our own thoughts and ideas on it. We could take a

[Traduction]

auront le droit à des indemnités de déplacement, cela lui facilite le travail et coupe court aux arguties. Je sais ce que c'est, et c'est pour cela que j'ai ajouté cet amendement.

Le président: Je pense que cet amendement est une mesure de protection dont le Comité peut toujours se servir si les témoins insistent. Nous aurions naturellement toujours tendance à nous en tenir à l'esprit de cette disposition, lorsque nous invitons les témoins. Mais il peut arriver que ceux-ci proposent de faire se déplacer tout le village avec eux, et c'est dans ce genre de situation que l'amendement se révélera utile.

L'amendement est adopté

La motion, telle que modifiée, est adoptée

Le président: Liste des membres suppléants; je vous en avais déjà parlé. Conformément à l'article 114.(2)a) du Règlement, les députés sont priés de déposer auprès du greffier dans les cinq jours de séance qui suivent cette réunion une liste de sept membres de leur parti qui seront prêts à les remplacer. Vos bureaux ont reçu une lettre à cet effet. Cela simplement pour vous le rappeler, puisque ce sont les whips, ensuite, qui s'en occuperont.

Nous avons, au début de la séance, discuté de la question du personnel de recherche du Comité. Nous avions proposé David Lord, du centre parlementaire.

Messieurs les députés, j'arrive à la fin de l'ordre du jour, où il est question d'ajournement. Nous aurons à discuter du budget. De son côté, David Lord a réuni pour nous, si je ne me trompe, une documentation.

Mr. Ferland: Are we going to discuss future business of the committee before the end of this meeting, or is it going to be postponed?

Le président: J'essayais précisément de déterminer si nous allions discuter ce soir des travaux futurs du Comité. Je suppose que ce serait de toute façon une discussion assez générale. Nous pourrions demander à notre attaché de recherche de faire une liste de ce que nous aurions à discuter, ce qui comprendrait le budget. Il pourrait nous la faire distribuer, et nous pourrions ensuite reconvoquer sous peu le Comité. À ce moment-là, nous pourrions en discuter.

Je ne sais pas non plus si vous voulez que nous discussions dès maintenant de la fréquence de nos réunions, ou si nous devons reporter cela à plus tard. Cela pourrait peut-être même faire l'objet d'une séance à huis clos. Il faudrait arrêter un jour de la semaine, savoir si nous voulons retenir trois jours, un jour ou deux, le matin ou l'après-midi, etc. Je pense que cela demande à être discuté, car la plupart d'entre vous seront également pris par d'autres comités. Mais il serait peut-être bon de demander à l'attaché de recherche de faire lui-même d'abord une liste de points à discuter, à laquelle nous ajouterions les nôtres, ainsi que nos suggestions. Nous

[Text]

look at what we as a committee think we might do, and then enter into that discussion about the frequency of meeting once we have an idea what the agenda is.

So what you have from me is a suggestion before adjournment that Mr. Lord would circulate around his ideas, add that into consideration with your own aspirations for this committee, and then we would come back—and I say this I guess mostly to you, Pat—to the next meeting for an in camera session to take a look at the agenda and take a look at the discussion of how frequently we meet. Is that a theme that is appropriate? Is there anything you want to add at this time?

Mr. David Lord (Committee Researcher): First of all I would like to thank the committee and the chairman for the renewed vote of confidence in my work.

Secondly, as far as the future work of the committee is concerned, my thoughts are that we would be expected to have the estimates on Friday. I think it might be appropriate, with a number of new members on the committee, if the committee would like to use the estimates process as a period for a general sort of briefing on the major issues faced by the Defence Department at this point in time, and during that period as well develop ideas for future study.

• 1850

So essentially if the committee is willing to take a look at the estimates beginning in mid-May, this would give all members a week, or perhaps even two weeks if they thought it was necessary, to study the estimates and then come back for study in committee. That would also give me some time to prepare some briefing notes on the estimates. Following that period, or even during that period, there could be further discussion of what the committee would like to undertake after the estimates process is finished.

The Chairman: You have heard a suggestion from me, and there has been some addition to it by our researcher. I saw some nodding of heads with the process that basically we come back at the call of the Chair, that we meet in camera prior to our next meeting and talk a bit about agenda and something about frequency of meeting.

M. Ferland: Bien sûr, on devra étudier le budget de la défense assez rapidement, mais il y a une autre question très importante, et c'est celle de la réaction des femmes militaires de carrière dans l'armée aux décisions qui ont été rendues par la Commission canadienne des droits de la personne. Il y a déjà des femmes qui sont venues me voir au bureau et qui songent à remettre leur carrière militaire en cause justement à cause de ces décisions-là et parce que l'armée, face à ces décisions, doit restructurer plusieurs de ses unités. Étant donné que plusieurs de ces femmes-là doivent maintenant servir dans le champ, comme on dit, cela leur crée de joyeux problèmes. Je pense que c'est une question que le Comité devrait étudier

[Translation]

pourrions alors en discuter, en même temps que de cette question de la fréquence de nos réunions, qui sera plus facile à discuter lorsque nous aurons une idée de notre calendrier de travail.

Avant de lever la séance, je propose que M. Lord nous fasse une liste de suggestions, auxquelles il ajouterait vos propres propositions, après quoi je convoquerai—et c'est surtout à vous que je pense, Pat—une réunion à huis clos pour discuter du calendrier de travail et de la fréquence de ces réunions. Est-ce que cela vous convient? Voulez-vous ajouter quelque chose?

M. David Lord (attaché de recherche du Comité): Je tiens à remercier le Comité et son président pour la confiance qu'ils m'ont témoignée.

Deuxièmement, pour ce qui est des travaux futurs du Comité, je pense que nous aurons le budget vendredi. Comme ce Comité comprend plusieurs nouveaux membres, je crois qu'il serait souhaitable d'utiliser la période d'étude du budget pour mettre ces nouveaux membres au courant des grandes questions qui préoccupent le ministère de la Défense à l'heure actuelle, ainsi que pour dresser une liste de nouvelles questions que pourrait aborder le Comité.

Donc, si le Comité veut se pencher sur les prévisions budgétaires à compter de la mi-mai, tous les membres auront une semaine ou, au besoin, deux semaines, pour étudier ces prévisions avant de se réunir à nouveau pour en discuter. Cela me permettrait également de rédiger quelques documents d'information sur ces prévisions. À la suite de cette période, ou même pendant celle-ci, nous pourrions à nouveau parler des questions que pourrait aborder ce Comité, une fois les prévisions budgétaires établies.

Le président: C'est une suggestion à laquelle notre chercheur a ajouté quelques commentaires. J'ai vu certains d'entre vous manifester leur assentiment par un signe de tête à l'idée que je convoque une réunion à huis clos avant notre prochaine réunion, pour discuter de l'ordre du jour et de la fréquence de nos réunions.

Mr. Ferland: Of course, we will have to review the defence budget rather quickly, but there is another very important issue, and that is the reaction of army career women to the decisions handed down by the Canadian Human Rights Commission. Already, some of these women have come to see me at my office and are thinking about giving up their military careers because of those decisions and the fact that the forces must re-organize several of their units in response to those decisions. As many career women are now required to serve in the field, as they say, they are faced with a whole slew of problems. Accordingly, I think that this is an issue that requires the committee's attention on a priority basis.

[Texte]

dans un délai assez court, parce qu'il y a déjà des problèmes importants qui se posent.

The Chairman: I was going to make a comment, but I see that we have another request for an intervention. I would ask, Mr. Rompkey, if you might... because we may be thinking the same thing.

Mr. Rompkey: Well quite often, Mr. Chairman, when the committee begins its work it hears from the minister. I think that would be appropriate and we should do that as soon as we can, because a lot has happened over the last little while that impacts on defence. There has been a white paper, but events have really outdistanced the white paper; if they had not at the time it was written, they certainly have now. I think that poses a lot of questions for Canadian policy, and certainly we would want to ask those questions. We would want to start by hearing what the minister has in his mind as far as policy is concerned, bearing in mind what has happened, and then we would want to put to him questions on what he has in his mind.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Rompkey. It is also appropriate to underline that when a minister is here or when we are on estimates, the range of subject-matter we can raise, including the one of the involvement of females in the armed forces, is wide open. Any subject-matter we want to raise on those subjects is there.

Mr. Researcher, I see you are wanting to make a comment.

Mr. Lord: Well I just wanted to underline that traditionally before this committee the minister has come either to introduce the discussion of the estimates or at the end of the process to do a wrap-up and to be available for the political questions that cannot really be asked of officials. I have no reason to believe that the minister would not be available, that scheduling cannot be worked out with the minister.

• 1855

Another thing is that the previous minister had begun a process of providing a defence update booklet that he had undertaken to produce along with the estimates. My understanding is that this will be produced again for this process. So not only will we have the figures and the description within the estimates books, but we will also have a more expository piece of documentation in front of us. In any planning for the estimates I would take it as a given that the minister would be invited by the committee.

The Chairman: I thought I sensed a consensus, but let me just double-check it. Is it agreed, then, that we shall go forward with the process where we will call a meeting relatively soon at the call of the Chair; in the interim the researcher will circulate to you his thoughts as to what he thinks subject areas are; you will add those to your own aspirations of committee work; we will come back here for perhaps even, through the researcher and me and your communications with me, a first meeting, but we

[Traduction]

Le président: J'allais faire un commentaire, mais je vois qu'on me demande à nouveau le droit de parole. Monsieur Rompkey, si vous voulez bien... parce qu'il se peut que nous songions à la même chose.

M. Rompkey: Monsieur le président, très souvent, lorsque ce Comité entreprend ses travaux, il demande au ministre de venir lui adresser la parole. Je crois que nous devrions lui demander de venir aussitôt que possible, parce qu'il y a eu récemment de nombreux événements qui influent sur la défense. Il y a eu un livre blanc, certes, mais les événements l'ont rendu désuet, s'il ne l'était pas déjà au moment de sa rédaction. Je crois que cela soulève de nombreuses questions concernant la politique canadienne, questions que nous voudrions certainement poser. Nous devrions d'abord entendre ce que le ministre a à dire en matière de politique, compte tenu des événements, pour ensuite lui poser des questions.

Le président: Merci, monsieur Rompkey. J'aimerais souligner qu'en présence d'un ministre, ou lorsque nous étudions les prévisions, nous pouvons toucher à n'importe quel sujet, y compris le rôle des femmes au sein des forces canadiennes. Nous pouvons soulever des questions sur n'importe quel sujet.

Je vois que notre recherchiste a un commentaire à faire.

M. Lord: Je voulais tout simplement souligner le fait que traditionnellement, le ministre se joint à ce Comité soit pour ouvrir le débat sur les prévisions, soit pour le clore et répondre aux questions d'ordre politique qui ne peuvent être posées aux hauts fonctionnaires. Je ne vois aucune raison qui empêcherait le ministre de venir nous adresser la parole ou de choisir le moment pour le faire.

D'autre part, le ministre précédent s'était engagé à préparer une petite brochure sur la défense en accompagnement du budget. Apparemment, cette fois-ci, ce sera de nouveau le cas. Non seulement nous aurons les chiffres et les descriptions contenus dans le budget, mais également une documentation plus détaillée. J'imagine que le ministre serait invité par le Comité pour toute séance de planification sur le budget.

Le président: J'ai eu l'impression que nous étions d'accord, mais permettez-moi de m'en assurer. Nous sommes donc d'accord pour nous réunir relativement rapidement; le président enverra des convocations. En attendant, le chargé de recherche vous fera part de ses réflexions sur les sujets à aborder. Nous ajouterons ces sujets aux sujets que vous aurez proposés vous-mêmes pour les travaux du Comité. Nous aurons donc une première réunion qui sera précédée d'une séance à huis

[Text]

will have an in camera meeting before it that will be for a short while—and that will be the process up to the next meeting?

Mr. Dionne: One caveat: that we not forget that we have two ministers to deal with.

The Chairman: We have three.

Mr. Dionne: Well, an associate minister, but we also have the Minister of Veterans Affairs.

The Chairman: That is correct, yes.

Mr. Dionne: We must be mindful of that.

The Chairman: For those who do not know, Maurice is the Liberal Party critic for veterans affairs.

Mr. Blackburn: You have to be over 60.

Mr. Dionne: Thanks a lot, Derek.

The Chairman: Perhaps you, as much as anyone, Maurice, we invite to make sure that we are diligent, that we do not forget the veterans.

Mr. Dionne: We will not.

The Chairman: One final parting comment, and I will leave this not for one that we make a decision on today, but I will ask Pat to make note of it and maybe we can consider it next time.

I was approached by a person by the name of Susan King, who says that she is a media relations person, that she has been working around Parliament Hill for some time. She is working with other committees, and she wants to make sure that committees and committee members, all, as individuals, have a higher profile in the work they are doing. She has a theme she would like to express, and it would be a case of us making application to the Board of Internal Economy to hire somebody who would do media work for us, if it were the desire of the committee to do so. My question to you at this time is this: would you want me to invite that person to a section of an in camera meeting where she could present her case to you at the next time, and then we can make the decision following that?

Mr. Hicks: That is a good idea. That will not cost us anything.

Mr. Blackburn: Are we going to deal with the May 1 meeting?

Mr. Hicks: Yes, I would like to talk about that.

Mr. Blackburn: I do not want to rock your agenda, but you sound as if you are wrapping up. I notice that on May 1, which is only a few days away, there is a joint meeting with External and International Trade to meet Mr. Wörner. Are we going to deal with that?

[Translation]

clos assez courte; nous sommes donc tous d'accord sur ces préparatifs avant la prochaine réunion?

M. Dionne: Mise en garde: n'oublions pas que nous avons deux ministres à considérer.

Le président: Nous en avons trois.

M. Dionne: Effectivement, un ministre associé également, mais nous avons aussi le ministre des Affaires des anciens combattants.

Le président: C'est exact, oui.

M. Dionne: Nous ne devons pas l'oublier.

Le président: Pour ceux qui ne le sauraient pas, Maurice est le critique du Parti libéral pour tout ce qui concerne les anciens combattants.

M. Blackburn: Vous devez avoir plus de soixante ans.

M. Dionne: Merci beaucoup, Derek.

Le président: Peut-être devrions-nous vous inviter tout particulièrement, Maurice, à nous surveiller, pour que nous n'oublions pas les anciens combattants.

M. Dionne: Nous ne les oublierons pas.

Le président: Une dernière observation, et je vais aborder un sujet sur lequel nous ne sommes pas forcés de prendre une décision aujourd'hui, mais je demanderais à Pat d'en prendre note: peut-être pourrions-nous y revenir la prochaine fois.

Une certaine Susan King est venue me voir; elle s'occupe de relations publiques pour les médias et travaille sur la colline du Parlement depuis un certain temps. Elle travaille pour d'autres comités et elle tient à s'assurer que les comités et les membres des comités individuellement sont mieux considérés pour le travail qu'ils font. Elle a cette idée que nous devrions demander au Bureau de régie interne la permission d'engager un spécialiste des relations publiques; c'est quelque chose que nous pourrions envisager. Je vous pose donc cette question: voulez-vous que j'invite cette personne à l'occasion d'une séance à huis clos? Elle nous expliquerait son idée, et nous pourrions prendre une décision par la suite.

M. Hicks: C'est une bonne idée. Cela ne nous coûterait rien.

M. Blackburn: Est-ce que nous allons parler de la séance du 1^{er} mai?

M. Hicks: Oui, j'aimerais bien que nous en parlions.

M. Blackburn: On dirait que vous vous préparez à terminer la séance, et je ne voudrais pas vous mettre des bâtons dans les roues. Je constate que le 1^{er} mai, qui arrive très vite, on a prévu une séance commune avec le Comité des Affaires étrangères et du commerce extérieur pour rencontrer M. Wörner. Est-ce que nous allons en parler?

[Texte]

The Chairman: We need to deal with that, and, Mr. Blackburn, my expression was "rushed" because we really have one other, and that is May 16 and 17, which is a quick trip down to Nebraska. I will ask David Lord if he might just speak to this trip to Omaha, Nebraska.

Really, I guess we should be dealing with Derek's first, since he raised it first. How many can attend the May 1 meeting with External Affairs and the Secretary General of NATO? Derek can. I guess it really does not make so much difference whether you can or you cannot; he is going to be here and we should be at it. So the question of attendance is not so important. I believe our committee ought to be there and ought to be represented at that. Is that a possibility?

• 1900

Mr. Dionne: It is not possible for me, Mr. Chairman, because I have a commitment to attend at the National Transportation Agency on that day.

The Chairman: I think it is appropriate that those of you who are unable to attend try to get the person you have asked to substitute for you to be at that meeting. This is a pretty high-profile meeting.

Derek, perhaps you might like to speak just for a bit about the nature of what we might expect from the meeting.

Mr. Blackburn: I am not certain I know. The only point here is that, as we all know simply from reading the daily newspaper, NATO is in a bit of a bind right now, to put it mildly, over the short-range nuclear program in Europe in NATO. The West Germans seem to be the bad boys in terms of the British, the French, the Americans and even the Dutch now.

I think a lot of questions will be aimed at Mr. Wörner. First of all, he is not really wearing two caps; he is only wearing one cap. He is the Secretary General of NATO. But also, being a German, I think some rather interesting questions will be put to him on that point. His first loyalty is obviously NATO and the second is West Germany.

But as you know, the political situation in West Germany right now is very, very "iffy". There is apparently a broad consensus in the federal republic away from all nuclear weapons, and it is looming as a major political item on the upcoming federal elections. I think it would be a great opportunity to put some questions to Mr. Wörner to see what his responses are to this rather delicate situation.

The Chairman: Thank you, Mr. Blackburn, for giving us a bit of an explanation.

Mr. Lord: It is also Mr. Wörner's first visit to Canada as Secretary General of NATO. This was a trip that was put off in March, I believe. With a meeting of the NATO heads of government coming up at the end of June as well, where there is an attempt being made to work out a

[Traduction]

Le président: Effectivement, monsieur Blackburn, et si j'ai parlé de «précipitation», c'est que nous avons également un voyage éclair au Nebraska les 16 et 17 mai. Je vais demander à David Lord de vous parler de ce voyage à Omaha, au Nebraska.

Il faudrait peut-être commencer par la question de Derek, puisqu'il l'a posée le premier. Combien d'entre vous peuvent assister à la séance du 1^{er} mai avec les Affaires étrangères et le secrétaire général de l'OTAN? Derek est libre. En fait, que vous puissiez y assister ou pas, cela n'a pas tellement d'importance. Il sera là, et nous devons y aller. Les intentions de chacun ne sont donc pas si importantes. À mon avis, notre Comité devrait être représenté; est-ce que c'est possible?

M. Dionne: Monsieur le président, pour moi, c'est impossible, car je me suis engagé à assister à la séance de l'Office national des transports ce jour-là.

Le président: Ceux d'entre vous qui sont dans l'impossibilité d'assister à cette réunion devraient demander à leurs substituts de les remplacer. C'est une réunion très importante.

Derek, vous pourriez peut-être nous dire en quelques mots à quoi nous pouvons nous attendre.

M. Blackburn: Je ne le sais pas très bien moi-même. Comme nous le savons tous grâce à la lecture des journaux, l'OTAN se trouve dans une passe difficile—c'est un euphémisme—il s'agit du programme nucléaire de l'OTAN en Europe. Les Allemands de l'Ouest ne sont pas très bien vus par les Britanniques, les Français, les Américains, et même les Hollandais.

J'ai l'impression qu'on posera beaucoup de questions à M. Wörner. Pour commencer, il ne porte pas vraiment deux casquettes, mais une seule. Il est le secrétaire général de l'OTAN. Cela dit, en tant qu'Allemand, il est certain qu'il aura à répondre à des questions particulièrement intéressantes. De toute évidence, il est là avant tout pour défendre l'OTAN et, après seulement, l'Allemagne de l'Ouest.

Mais comme vous le savez, la situation politique en Allemagne de l'Ouest est à l'heure actuelle très délicate. Apparemment, l'opinion générale s'écarte de plus en plus de toutes les armes nucléaires, et, de plus en plus, c'est un sujet politique majeur pour les élections fédérales qui s'annoncent. Cette séance sera une occasion unique de poser des questions à M. Wörner, de savoir ce qu'il pense de cette situation délicate.

Le président: Merci, monsieur Blackburn, pour ces explications.

M. Lord: C'est également la première fois que M. Wörner revient au Canada depuis qu'il est secrétaire général de l'OTAN. Ce voyage devait avoir lieu en mars et a été remis. Une réunion des chefs de gouvernement des pays de l'OTAN est également prévue pour la fin de juin;

[Text]

compromise on short-range nuclear weapons, it is a very interesting period of time for NATO. As far as I know, Canada has not publicly taken any sides in this particular debate, so I think it would be interesting to hear Mr. Wörner's opinion of what the political response might be from here as well.

The Chairman: I will ask our clerk if she would circulate to our members a reminder of that date, asking them to be there or send an alternative.

Finally, Mr. Lord, perhaps you could tell us about the Omaha, Nebraska, request. There is again some urgency about making a decision there.

Mr. Lord: I have to declare a bit of a conflict of interest beforehand, because I am also the adviser to the NATO Parliamentary Association, which is preparing a trip to Turkey the week after the trip to Omaha. This particular week we have been attempting to set up briefings for the delegates to the North Atlantic Assembly meeting. There is an overlap between the briefing sessions and the trip to Offutt.

Essentially, it is a tour laid on by the U.S. Air Force of SAC headquarters. There was some discussion at some point of having refuelling done in mid-air for the people on the flight to show how the B-52s and so on are refuelled in mid-air. Apparently it is quite an impressive tour of Offutt. The air force goes out of its way to give a good grounding in the operations of SAC, Strategic Air Command.

As adviser to the NATO Parliamentary Association, I would hope that anybody going on the trip to Turkey... There is an obligation to be at the briefings if they are going to go on the trip to Turkey. Those briefings are now scheduled for the 16th and the 18th, and that conflicts with one of the days of this trip.

The Chairman: Mr. Lord, would you tell the members of the committee how they would get to Omaha?

• 1905

Mr. Lord: The U.S. Air Force would pick up not only MPs but also Senators and other people who have been invited by the U.S. Embassy and by the air force here in Ottawa. They would fly them down to Omaha and bring them back on a military plane. It is a two-day trip. I believe it leaves at 8 a.m. and returns at 4 p.m. the following day.

Mr. Blackburn: Is that a jet?

Mr. Lord: Yes.

Mr. Fretz: I recall last year that we had received an invitation to go to Omaha and I was looking forward to that. I am glad to know that the invitation has been

[Translation]

on essaiera alors de trouver un compromis sur les armes nucléaires de courte portée; pour l'OTAN, c'est une période particulièrement intéressante. Que je sache, le Canada n'a pas encore pris parti officiellement, ce qui rendra l'opinion de M. Wörner d'autant plus intéressante.

Le président: Je vais demander à notre greffier d'envoyer un aide-mémoire aux députés pour qu'ils n'oublient pas cette date, de leur demander d'être là ou d'envoyer un remplaçant.

Enfin, monsieur Lord, pouvez-vous nous parler d'Omaha, au Nebraska. Là encore, une décision devient urgente.

M. Lord: Je dois vous avertir tout de suite d'un certain conflit d'intérêts, car je suis également conseiller auprès de l'Association parlementaire de l'OTAN, qui prépare actuellement un voyage en Turquie, une semaine après le voyage à Omaha. Cette semaine-là, nous avons essayé d'organiser des séances d'information pour les délégués à la réunion de l'Assemblée de l'Atlantique Nord. Ces séances d'information et le voyage à Offutt se chevauchent.

Il s'agit en fait d'un voyage organisé par le commandement des Forces aériennes stratégiques. On avait envisagé de faire le plein de carburant en vol pour démontrer aux participants la procédure d'approvisionnement des B-52. Apparemment, le voyage d'Offutt est particulièrement intéressant. Les forces de l'air font absolument tout leur possible pour impressionner le commandement des Forces aériennes stratégiques.

En tant que conseiller de l'Association parlementaire de l'OTAN, j'espère que tous ceux qui feront le voyage en Turquie... Pour eux, les séances d'information sont obligatoires. Ces séances sont prévues pour les 16 et 18, et il y a chevauchement avec l'une des journées de ce voyage-ci.

Le président: Monsieur Lord, pouvez-vous nous expliquer comment les participants iront à Omaha?

M. Lord: L'Armée de l'air américaine se chargera d'emmener non seulement les députés, mais également les sénateurs et ceux qui ont été invités par l'ambassade des États-Unis et par l'Armée de l'air ici, à Ottawa. Tous ces gens-là prendront un avion militaire pour Omaha et reviendront de la même façon. C'est un voyage de deux jours. Je crois que le départ est fixé pour 8 heures et le retour pour 16 heures le lendemain.

M. Blackburn: Est-ce qu'il s'agit d'un jet?

M. Lord: Oui.

M. Fretz: L'année dernière, on nous avait déjà invités à aller à Omaha; je m'en étais réjoui et je suis heureux de voir que cette invitation a été répétée. Malheureusement,

[Texte]

extended again. I will not be able to go because I have to remain in Ottawa on the 16th. I would certainly like to take that trip at a later date.

Mr. Blackburn: It does not state here, although it is more or less implied. . . do we have to have a minimum of 40 from the House and Senate or the trip is off?

The Chairman: I am going to look to Mr. Lord for a reply.

The Clerk: They say a minimum of a group of 40 visitors. I know they have invited people from the House and the Senate, but I do not know who else.

Mr. Hicks: From National Defence probably.

The Clerk: There are people from External, National Defence—

Mr. Blackburn: So you assume then that they are going to get their 40, that the trip is on? I guess we do not know at this point.

The Chairman: I do not know, Mr. Blackburn. I bring it to your attention. I presume it is appropriate that we respond to you or report to you, David.

The Clerk: I am to get back to Mr. Siefkin at the U.S. Embassy tomorrow.

The Chairman: Okay, good. Would you treat that as a priority, please. If you would like to go on that trip, signal as soon as you can. We will leave it to each individual member to—

Mr. Blackburn: You have to pay.

Mr. Dionne: I can tell you now that I cannot go on that particular trip. I have already committed myself to go to Normandy at the beginning of May. I do not think I had better be taking two trips within a month.

Mr. Lord: Perhaps we could just poll the members around the table and I can talk to—

The Clerk: That would be much easier.

Mr. Dionne: I have no objection to somebody replacing me.

The Chairman: I am anxious to kind of wrap the meeting up. David asked if I would go around the table and poll the members. Mr. Dionne?

Mr. Dionne: No.

Mr. Rompkey: Derek just raised a point that I had not read. It says that members must defray their expenses on site, food, and lodging. How much is that going to come to?

Mr. Blackburn: A hundred bucks.

Mr. Dionne: Ninety-five dollars.

Mr. Blackburn: A night, is it not?

[Traduction]

je ne peux pas y aller, car je dois être à Ottawa le 16. Mais j'aimerais beaucoup participer à un tel voyage plus tard.

M. Blackburn: Cela n'est pas précisé ici, mais c'est peut-être sous-entendu. . . est-ce qu'il faut un minimum de 40 personnes de la Chambre et du Sénat pour que le voyage se fasse?

Le président: Je vais demander à M. Lord de répondre.

La greffière: On nous a prévenus qu'il fallait un groupe d'au moins 40 personnes. Je sais que des gens de la Chambre et du Sénat ont été invités, mais en dehors de ça, je ne sais pas qui a été invité.

M. Hicks: Probablement des gens de la Défense nationale.

La greffière: Des Affaires extérieures, de la Défense nationale. . .

M. Blackburn: Vous pensez donc qu'il y aura 40 personnes et que le voyage se fera? J'imagine que ce n'est pas certain encore.

Le président: Monsieur Blackburn, je n'en sais rien, je vous le signale. J'imagine que c'est à vous, David, que nous devons donner une réponse?

La greffière: Je dois donner une réponse à M. Siefkin, de l'ambassade des États-Unis, dès demain.

Le président: D'accord, très bien. N'oubliez donc pas que c'est urgent. Si vous voulez faire ce voyage, prévenez dès que possible. Chacun d'entre vous est responsable de. . .

M. Blackburn: Vous devez payer.

M. Dionne: Je peux vous dire dès maintenant que je ne pourrai pas faire ce voyage. Je me suis déjà engagé à aller en Normandie à la fin de mai. Il vaut mieux que je ne fasse pas deux voyages le même mois.

M. Lord: Peut-être pourrais-je faire le tour de la table et voir qui a l'intention de faire le voyage; je parlerai ensuite. . .

La greffière: Ce serait plus facile.

M. Dionne: Je n'ai pas d'objection à ce que quelqu'un me remplace.

Le président: J'aimerais bien que nous levions la séance le plus vite possible. David m'a demandé de faire le tour de la table et de vous demander vos intentions. Monsieur Dionne?

M. Dionne: Non.

M. Rompkey: Derek vient de soulever une question que je n'avais pas lue. Il dit que les participants doivent payer leurs propres dépenses sur place, nourriture et logement. Combien est-ce que cela va coûter?

M. Blackburn: Cent dollars.

M. Dionne: Quatre-vingt-quinze dollars.

M. Blackburn: Par nuit, n'est-ce pas?

[Text]

Mr. Dionne: You are there only one night.

The Clerk: Ninety-five dollars is what they quoted.

Mr. Blackburn: You go down Wednesday morning and return Thursday night.

Mr. Hicks: If it is a problem, Bill, we could take up a collection.

Mr. Rompkey: Would you do that?

The Chairman: Mr. Rompkey, yes; Mr. Blackburn, no. Mr. Hicks?

Mr. Hicks: No. Stan and I have NATO briefings.

Mr. Fretz: I have CPA Tuesday night, so I could not go.

The Chairman: Marc?

Mr. Ferland: I will check my agenda and call tomorrow.

The Chairman: Okay. What we have then is Mr. Rompkey. . . I am not certain of my calendar, but I presume it is going to be clear and I will try to attend.

Is there any further business before the committee?

Mr. Dionne: Yes, there is. Can we assume that this will be the last six-o'clock meeting we will have?

The Chairman: I called this meeting for 6 p.m. for only one reason: that we have to meet prior to Friday of this week. Once the committee was struck, through the official processes of the House of Commons, then we had to meet before Friday. We had some difficulty in obtaining a room for this meeting and there were a number of other factors as well.

Mr. Dionne: I am prepared to forgive you for this one.

The Chairman: This ought to be an item of discussion at that first in camera meeting and all those things that deal with our personal schedules too. Perhaps you might reflect upon that. I am not anxious for six-o'clock meetings.

• 1910

The Clerk: Could you just ask and see what people think of Tuesday afternoon? If we are going to schedule a meeting I would like to know what is a good day.

The Chairman: Is Tuesday afternoon for the next scheduling date okay?

Mr. Blackburn: Yes, Tuesday afternoon. We should get in the grid pretty fast.

The Chairman: Yes.

Mr. Blackburn: Although there are fewer committees this time than in the last Parliament, still, to get a good spot. . .

The Clerk: We do not have a block system yet.

[Translation]

M. Dionne: Il s'agit d'une nuit seulement.

La greffière: Quatre-vingt-quinze dollars, c'est ce qu'on nous a dit.

M. Blackburn: Vous partez mercredi matin et vous revenez jeudi soir.

M. Hicks: Si cela vous pose un problème, Bill, nous pourrions faire une collecte.

M. Rompkey: Ce serait vraiment très gentil.

Le président: M. Rompkey, oui; M. Blackburn, non. Monsieur Hicks?

M. Hicks: Non. Stan et moi-même devons assister aux séances d'information de l'OTAN.

M. Fretz: J'ai le CPA mardi soir; je ne peux donc pas y aller.

Le président: Marc?

M. Ferland: Je vais vérifier mon agenda et vous appeler demain.

Le président: D'accord. Nous avons donc M. Rompkey. . . Personnellement, je ne suis pas certain de mon calendrier, mais je vais essayer d'y aller.

Est-ce qu'il y a autre chose?

M. Dionne: Oui; pouvez-vous nous assurer que c'est la dernière réunion que nous organisons pour 18 heures?

Le président: Si j'ai convoqué cette réunion pour 18 heures, c'est pour une raison seulement, la nécessité de nous rencontrer avant vendredi de cette semaine. Une fois le Comité organisé, nous étions forcés de nous rencontrer une fois avant vendredi. Nous avons eu du mal à obtenir une pièce, et plusieurs autres facteurs sont entrés en ligne de compte.

M. Dionne: Pour une fois, je vous pardonne.

Le président: C'est une question dont nous pourrions discuter à notre prochaine séance à huis clos, de même que tout ce qui a trait à nos calendriers respectifs. Nous pourrions y réfléchir d'ici là. Moi non plus, je n'aime pas tellement les réunions de 18 heures.

La greffière: Pouvez-vous demander aux membres du Comité ce qu'ils pensent de mardi après-midi? Si nous devons organiser une réunion, j'aimerais savoir quel jour vous convient.

Le président: Est-ce que vous êtes d'accord pour que la prochaine séance ait lieu mardi après-midi?

M. Blackburn: Oui, mardi après-midi. Il faut nous y mettre assez vite.

Le président: Oui.

M. Blackburn: Bien qu'il y ait moins de comités cette fois-ci que pendant la législature précédente, pour obtenir une bonne place, il vaut mieux. . .

La greffière: Le système des créneaux n'est pas encore en place.

[Texte]

Mr. Dionne: We do not have it yet?

The Clerk: Not yet.

Mr. Dionne: Maybe we should give the clerk our other committee assignments—

The Clerk: That would be helpful.

Mr. Dionne:—so that it would be easier to arrange. It may still be difficult. I am also on the transport committee.

The Chairman: Okay. This meeting is adjourned to the call of the Chair.

Wednesday, May 17, 1989

• 1521

The Chairman: Order, please. Members of the committee, we have a quorum for the purpose of hearing witnesses.

We welcome our guests, the Minister of Veterans Affairs and his officials. Just before asking the minister if he has a statement he wishes to make, I want to share with the minister and his ministry that the committee is aware of the concern that the two committees of National Defence and Veterans Affairs have enveloped into one. We can understand the concern on the part of Veterans Affairs that their concerns may become secondary to National Defence.

We have had several discussions among committee members. We are going to do everything we can to ensure that Veterans Affairs has an appropriate and proper hearing on any issues they may want to bring to the committee or that the committee may ask the department to come before it.

Having said that, you are our first witnesses before this committee, so we thank you for coming. I would ask you, Mr. Minister, if you have a statement you would like to make. Perhaps before making it you might introduce the officials you have with you to all the members and others who are in the room.

Hon. Gerald Merrithew (Minister of Veterans Affairs): Thank you very much, Mr. Chairman. First of all, I think I might mention that that the very first tacit indication that this committee could give to ensure that our veterans and their concerns are well looked after is to get a new sign outside the door that would indicate that Veterans Affairs is truly a part of this committee. I just put that out to you as an observation. If our veterans organizations were here, I am afraid they would not be too happy.

I want to introduce my deputy minister, Mr. David Broadbent. In the case of any detailed financial questions we have one other person here. Mr. Ray Bray is the

[Traduction]

M. Dionne: Pas encore?

La greffière: Pas encore.

M. Dionne: Nous pourrions tous donner au greffier la liste des comités dont nous faisons partie. . .

La greffière: Cela me serait très utile.

M. Dionne: . . . pour lui faciliter les choses. Ce sera tout de même difficile; il est possible que je fasse partie aussi du Comité des transports.

Le président: D'accord. La séance est levée.

Le mercredi 17 mai 1989

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Messieurs, nous avons le quorum pour entendre les témoignages.

Nous souhaitons la bienvenue à nos invités, le ministre des Affaires des anciens combattants et ses fonctionnaires. Avant de demander au ministre s'il souhaite faire une déclaration, je tiens à lui dire ainsi qu'à ses collaborateurs que notre Comité est conscient des inquiétudes provoquées par la fusion en un seul comité des Comités de la défense nationale et des Affaires des anciens combattants. Nous pouvons comprendre que votre ministère craigne que ses intérêts puissent passer après ceux de la Défense nationale.

Nous en avons plusieurs fois discuté entre nous. Nous allons tout faire pour nous assurer que le ministère des Anciens combattants puisse venir témoigner chaque fois qu'il voudra attirer l'attention de notre Comité sur certaines questions qui le concernent et de notre côté nous l'inviterons à venir témoigner chaque fois que nous le jugerons nécessaire.

Cela dit, vous êtes nos premiers témoins et nous vous remercions d'être venus. J'aimerais vous demander, monsieur le ministre, si vous souhaitez faire une déclaration. Auparavant, vous pourriez peut-être présenter les fonctionnaires qui vous accompagnent aux députés ici présents ainsi qu'aux autres personnes dans la salle.

L'honorable Gerald Merrithew (ministre des Affaires des anciens combattants): Merci infiniment, monsieur le président. Pour commencer, je crois qu'une manière très concrète d'indiquer à nos anciens combattants le soin avec lequel vous avez l'intention de veiller sur leurs intérêts serait d'installer un nouveau panneau à l'extérieur indiquant qu'il s'agit aussi du Comité des affaires des anciens combattants. C'est une simple observation. Si les représentants de nos anciens combattants étaient ici présents, je crois malheureusement qu'ils ne seraient pas trop heureux.

Permettez-moi de vous présenter mon sous-ministre, M. David Broadbent. Au cas où vous auriez des questions financières particulières à poser, nous avons ici une autre

[Text]

director general of finance for the department. He will be able to guide us should we need finger through any of the pages on part III of the estimates.

In addition, I would like to introduce the heads of agencies, who also report through me to Parliament. Therefore, they are very much players in the kinds of programs we put forward for our veterans. I would like to introduce General John Wolfe, who is chairman of the Canadian Pension Commission; Mr. Just Letellier, chairman of the Veterans Appeal Board; and André Lemieux, chief of the Bureau of Pensions Advocates. Of course, the headquarters of Veterans Affairs Canada, affectionately known as DVA in the Maritimes and many other places, is now in Charlottetown, P.E.I.

• 1525

Mr. Chairman and members of the committee, I would also like to indicate that for political reasons we have some members of my political staff here, who you may be interested in meeting. Mr. Jim McLean is my chief of staff. Margaret Harrington is my legislative assistant.

I have an opening statement, Mr. Chairman. If you do not mind I will go into that immediately.

I certainly intend to keep all members of this committee up to date as we undertake to deal with issues of concern to veterans. This is my first appearance. I would like to pay tribute at this time to the knowledge that I follow in the very, very, big footsteps of my predecessor. The Hon. George Hees certainly made a major impact in the veterans affairs community. I am delighted to follow in his steps and to appear before this committee.

I would like to make a couple of general observations before for taking you through the estimates. One thing my predecessors have told me—and incidentally three or four of them are New Brunswickers—is that they were always grateful for the non-partisan approach taken by members of all parties when it came to both programs and legislation affecting our veterans and their families. I also know they very much welcomed the advice—because it is a two-way street—they received from the members of the former standing committees on veterans affairs.

For my part, I want you to know that I, my staff, and the officials will only be too happy to continue to co-operate with members of this committee in every way possible.

Now to the estimates, Mr. Chairman. Despite many legislative improvements introduced by the government in the last four and a half years, and in spite of big increases for example in spending in health care, the overall budget

[Translation]

personne. M. Ray Bray est le directeur général des Finances du ministère. Si besoin est, il nous aidera à parcourir et à comprendre les pages de la Partie III du budget.

En outre, j'aimerais vous présenter les dirigeants des agences qui déposent leur rapport annuel au Parlement par mon intermédiaire. Ils jouent un rôle très important dans les programmes que nous offrons à nos anciens combattants. J'aimerais vous présenter le général John Wolfe, le président de la Commission canadienne des pensions, M. Just Letellier, le président du Tribunal d'appel des anciens combattants, et André Lemieux, le chef du Bureau des services juridiques des pensions. Comme vous le savez, le quartier général des Affaires des anciens combattants est désormais à Charlottetown dans l'Île-du-Prince-Édouard.

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, j'aimerais également vous signaler que pour des raisons politiques je suis accompagné de quelques membres de mon cabinet qu'il vous intéressera peut-être de rencontrer. M. Jim McLean est mon chef de cabinet. Margaret Harrington est mon adjointe législative.

J'ai une déclaration préliminaire, monsieur le président. Si cela vous convient, je vais vous la lire maintenant.

Mon intention est certes de tenir au courant tous les membres de ce Comité de l'évolution du règlement de toute question concernant les anciens combattants. C'est la première fois que je me présente devant vous. J'aimerais en profiter pour rendre hommage à la stature imposante de mon prédécesseur. L'honorable George Hees a certes laissé une empreinte profonde dans les affaires des anciens combattants. C'est avec grand plaisir que je lui succède et que je compare devant votre Comité.

Avant d'aborder notre budget des dépenses, j'aimerais d'abord faire quelques observations générales. Mes prédécesseurs m'ont dit—en passant trois ou quatre d'entre eux étaient Néo-Brunswickois—avoir toujours été reconnaissants aux députés de tous les partis de leur attitude non partisane lorsqu'il était question des mesures législatives susceptibles de toucher les anciens combattants et leurs familles. Je sais aussi qu'ils étaient à l'écoute des conseils—car cela marche dans les deux sens—des membres de l'ancien comité permanent des affaires des anciens combattants.

Je tiens pour ma part à ce que vous sachiez que le personnel de mon bureau, les fonctionnaires du ministère et moi-même serons toujours heureux d'apporter notre collaboration aux membres du Comité de toutes les manières possibles.

Passons maintenant au budget des dépenses, monsieur le président. Malgré les nombreuses améliorations que le gouvernement a apportées par l'intermédiaire de mesures législatives au cours des quatre dernières années et demie

[Texte]

of the portfolio is growing modestly. In part this results from striving to find new ways to deliver our programs more efficiently, and I will be prepared later to indicate one or two ways in which we have saved a great deal of money and yet at the same time improved service to the recipients of our programs.

About nine cents out of every dollar we are given by Parliament is spent on administration and overhead. The remaining 91 cents is going directly to veterans and their families. I think this is commendable in light of the fact that if there is any department in government that is truly a people department, it is Veterans Affairs Canada. Our counsellors essentially have to deal one-on-one with the veteran applicants on all of their problems. I think it is a remarkable indication that we want most of the money allocated by Parliament to go directly to the veterans and to their families.

Monsieur le président, c'est là un véritable exploit puisque, comme les membres du Comité le savent, le ministère des Anciens combattants compte des bureaux de districts répartis un peu partout à travers le pays, et les contacts personnels avec ses clients sont plus fréquents que ceux de n'importe quel autre ministère.

All in all, we estimate we will be spending a total of just over \$1.711 billion this year, and that is an increase of some \$62 million over the year before. Our person-year forecast is 3,747. That is essentially a reduction of 58 because of the Treasury Board effort across government to make a contribution to the reduction.

Monsieur le président, la moyenne d'âge des quelque 633,000 anciens combattants est de 69 ans. D'ici quatre ans, 90 p. 100 de notre population d'anciens combattants aura 65 ans. Le vieillissement de notre clientèle exerce une influence grandissante sur notre façon d'utiliser notre budget.

Disability pensions will again account for our largest expenditure, with an estimated total of \$880 million. This is an increase of \$47 million over the year before and is mainly due to inflationary adjustments.

• 1530

Mr. Chairman, members should know that first-time applications for pensions continue to flood into the Bureau of Pension Advocates, and thence to the Canadian Pension Commission. Many veterans were for years content to ignore injuries suffered during war-time service. Now, though, those long-ago disabilities are being aggravated by the aging process, and this is resulting in a number of veterans looking to us for assistance for the very first time. At the same time, the volume of appeals

[Traduction]

et malgré les augmentations importantes par exemple dans les dépenses pour les soins de santé, le budget global du portefeuille continue d'augmenter à un rythme très lent. Cela provient en partie du fait que nous nous efforçons de trouver de nouvelles méthodes pour livrer nos programmes d'une façon plus efficace, et tout à l'heure, si vous le voulez, je vous citerai une ou deux méthodes nous ayant permis d'épargner beaucoup d'argent tout en améliorant les prestations offertes aux bénéficiaires de nos programmes.

Le ministère consacre moins de 9 p. 100 des fonds que lui accorde le Parlement à l'administration et aux frais généraux. Les 91 p. 100 qui restent vont directement aux anciens combattants et à leurs familles. Je crois que c'est tout à fait louable car s'il y a un ministère à vocation vraiment humaine c'est bien celui des Affaires des anciens combattants. Nos conseillers rencontrent personnellement et individuellement les requérants pour discuter de leurs problèmes. Que la presque intégralité des sommes allouées par le Parlement aille directement aux anciens combattants et à leurs familles vous montre notre volonté.

Mr. Chairman, this is a notable achievement because, as members will know, Veterans Affairs has district offices right across the country and has probably more one-on-one contacts with the people it serves than any other government department.

Nous prévoyons dépenser cette année un peu plus de 1.711 milliard de dollars, soit une augmentation d'environ 62 millions de dollars par rapport à l'année dernière. Nous prévoyons également utiliser 3,747 années-personnes, soit une diminution de 58 années-personnes, conséquence de l'effort réclamée à tous les ministères par le Conseil du Trésor pour réduire le déficit.

Mr. Chairman, the average age of Canada's 633,000 veterans is 69. Within four years, 90% of our veteran population will be 65. This age factor is having an increasing influence on the way our budget is being used.

Les pensions d'invalidité compteront encore pour la plus grande partie de nos dépenses, soit environ 880 millions de dollars. Il s'agit d'une augmentation de 47 millions de dollars par rapport à l'année dernière et cela est principalement attribuable au rajustement dû à l'inflation.

Monsieur le président, je me dois de faire remarquer aux membres du Comité que les demandes de pensions présentées en première instance continuent d'affluer au Bureau de services juridiques des pensions et, donc, à la Commission canadienne des pensions. Pendant des années, nombre d'anciens combattants ont pu ignorer les blessures qu'ils avaient subies pendant la guerre. Aujourd'hui, l'âge vient aggraver ces affections présentes depuis longtemps et nombre de ces anciens combattants se

[Text]

handled by the Veterans Appeal Board is unabated. Conversely, Mr. Chairman, our outlays on war veterans allowances and civilian war allowances keep falling.

Once veterans reach the age of 65, of course, they are eligible for other social safety nets run by Health and Welfare Canada and other departments, such as old age security and guaranteed income supplement; so that gets them off WVA. And they are therefore less financially dependent on Veterans Affairs Canada and the programs we have.

Harmonization of procedures with Health and Welfare is another reason why we expect to be spending \$69 million less on allowances this year, at \$280 million. The decrease in the demand for the allowances, both civilian and military or war veterans, has coincided with a rapidly rising call for health care benefits, and that is where the department is changing markedly. This year we will be directly spending \$394 million in the health field, a sum nearly double that of just five years ago.

So you see the whole nature of Veterans Affairs Canada is changing in the kinds of things we do for our veteran community and their families. Part of this increase is due to the continuing popularity of the Veterans Independence Program. Mr. Chairman, if members do not know all about this program I would recommend that your committee take a look at what it is accomplishing, what it is doing, and what the long-term aims and objectives are for that particular program.

These days we are being bombarded with feature stories and television specials dealing with the aging of the Canadian people, its effective hospital costs and the need for more home care, and the impact on governments at all levels in the future and as the Canadian population ages rather rapidly.

Our VIP initiative, or Veterans Independence Program, is a program for the future in operation right now. And, I think it is interesting that when government undertakes a new initiative like that—to help keep our veteran population independent and in their homes—guess who they tried it on first: the veterans, and that is exactly as it should be. We expect to be assisting this year 53,800 veterans to stay in their own homes, and that is an increase of 63%. I do not need to tell you people who have been around this Hill a long time and have the interest in both the military and in veterans affairs that the cost of keeping a veteran in the home is considerably cheaper than trying to institutionalize him.

[Translation]

tournent vers nous pour obtenir de l'aide pour la première fois. En même temps la quantité d'appels traités par le Tribunal d'appel des anciens combattants ne diminue pas. D'autre part, monsieur le président, les dépenses relatives aux allocations aux anciens combattants et aux allocations de guerre pour les civils continuent de diminuer.

Lorsque les anciens combattants atteignent l'âge de 65 ans, bien entendu, ils ont droit aux autres filets de sécurité sociale offerts par Santé et Bien-être Canada et d'autres ministères comme les prestations de la Sécurité de la vieillesse et du Supplément de revenu garanti, les soustrayant ainsi à nos programmes d'allocations. En conséquence, financièrement, ils dépendent moins du ministère des Anciens combattants et de nos programmes.

Je dois dire que c'est grâce à l'harmonisation de nos systèmes et de ceux de Santé et Bien-être social que nous pourrions réduire de 69 millions de dollars les dépenses prévues au chapitre des allocations qui seront cette année de 280 millions de dollars. La baisse de la demande d'allocations coïncide avec l'augmentation extrêmement rapide de la demande de prestations de soins de santé et c'est là que l'évolution du ministère est la plus visible. Cette année, nous dépenserons 394 millions de dollars dans le secteur de la santé, soit presque le double de nos dépenses d'il y a tout juste cinq ans.

Vous pouvez donc voir que la nature même du ministère des Affaires des anciens combattants évolue au niveau de ce que nous faisons pour nos anciens combattants et leurs familles. Cette augmentation est en partie imputable à la popularité soutenue du Programme pour l'autonomie des anciens combattants. Monsieur le président, si les membres du Comité ne connaissent pas encore ce programme, puis-je me permettre de leur recommander de s'enquérir de ce qu'il a permis de réaliser et de ses objectifs à long terme.

Ces temps-ci, nous sommes littéralement bombardés de documentaires et d'émissions spéciales à la télévision portant sur la question du vieillissement au Canada, ses effets sur les coûts d'hospitalisation, sur la nécessité d'accroître les services de soins à domicile et l'incidence sur tous les paliers de gouvernement de ce vieillissement rapide de la population.

Le PAAC ou Programme d'autonomie des anciens combattants est un programme en avance sur son temps et qui fonctionne déjà. À mon avis, il est intéressant de noter que lorsque le gouvernement se lance dans une nouvelle initiative de ce genre—aider nos anciens combattants à conserver leur autonomie en restant chez eux—devinez sur qui il essaie en premier: les anciens combattants et c'est tant mieux. Nous prévoyons cette année aider 53,800 anciens combattants à continuer à vivre chez eux, soit une augmentation de 63 p. 100. Je n'ai pas besoin de rappeler à ceux d'entre vous qui sont sur la Colline depuis longtemps et qui s'intéressent à la fois aux affaires militaires et aux affaires des anciens combattants que l'institutionnalisation coûte beaucoup plus cher que les prestations à domicile.

[Texte]

A number of first-time entrants into the VIP program this year will be those who did not serve overseas during the war. Members might remember that last summer we passed legislation giving Canada service veterans access to the Veterans Independence Program and other treatment benefits for the first time ever. Let me tell you it is an immensely popular program. And this will cost us, of course, the taxpayers, an additional \$43.8 million this year and add incidentally an additional 12,000 new Veterans Independence Program recipients.

I want to talk for a moment, if I may, Mr. Chairman, about beds. As great as the VIP program is, it is only part of the solution in long-term health care. One of the major concerns right now is how to ensure that there be enough chronic care beds for veterans in the future. Recently my department was given the go-ahead by the government to get to work on this problem and we will shortly begin discussions with the provinces in order to arrange for more chronic care beds in the future. But I think we have a telling case. We will be needing more of these beds for the next 20 years or so, and this is about the time when provinces will be needing all possible facilities to look after their large percentage of non-veteran senior citizens.

• 1535

Mr. Chairman and committee members, I certainly intend to keep you up to date on our drive for more veterans beds. It is just nicely starting. I have written to all of the ministers of health in each of the provinces indicating to them that the Government of Canada is prepared to open negotiations and discussions on future beds for their provinces. In some cases we have replies, some cases we do not, and that process will of course be ongoing for the next matter of years.

Entre-temps, il me fera plaisir de répondre à vos questions concernant nos prévisions budgétaires ainsi qu'à toutes autres questions relatives à nos anciens combattants et à leurs familles.

In the meantime, Mr. Chairman, I am glad and most happy to be here and to undertake negotiations or discussions with you with regard to any matter of interest to our mutual concern, the veterans of Canada. Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Minister.

Before moving to any questions, I just want to inform members that we seek the unanimous consent that what we are hearing today are all and any votes with respect to

[Traduction]

Parmi les nouveaux bénéficiaires du PAAC, nous compterons cette année les anciens combattants qui n'ont pas servi outre-mer pendant la guerre. Les membres du Comité se rappelleront peut-être que l'été dernier, nous avons adopté des mesures législatives qui, pour la toute première fois de notre histoire, visaient à rendre les «anciens combattants ayant servi au Canada» admissibles au PAAC et à d'autres prestations de traitement. Permettez-moi de vous dire que la popularité de ce programme est énorme. Nous prévoyons qu'il coûtera aux contribuables environ 43,8 millions de dollars cette année. Douze mille anciens combattants de plus auront droit à ce programme cette année.

Monsieur le président, avec votre permission, j'aimerais consacrer quelques instants à la question des lits. Même si le PAAC est un programme extraordinaire, il n'est qu'une partie de la solution qu'il nous faut trouver en matière de soins de longue durée. Une de nos principales préoccupations en ce moment est de nous assurer qu'il y aura assez de lits pour les soins prolongés pour les anciens combattants qui en auront besoin à l'avenir. Le gouvernement a autorisé mon ministère à s'attaquer à ce problème et nous entamerons bientôt des discussions avec les provinces en vue de pouvoir à l'avenir offrir plus de lits pour les soins prolongés. Je crois que nos arguments sont inattaquables. Nous aurons besoin d'un plus grand nombre de ces lits au cours des vingt prochaines années et c'est à peu près à ce moment-là que les provinces devront utiliser tous les établissements possibles pour répondre aux besoins d'un pourcentage très élevé de leurs citoyens du troisième âge.

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, j'ai la ferme intention de vous tenir au fait de notre démarche visant à accroître le nombre de lits pour les anciens combattants. Cela démarre bien. J'ai écrit à tous les ministres de la Santé de chacune des provinces en leur indiquant que le gouvernement du Canada était prêt à ouvrir des négociations et à discuter des besoins futurs en lits dans leur province. Certains nous ont répondu, d'autres pas encore, et, bien entendu, cet exercice se poursuivra de manière permanente au cours des prochaines années.

In the meantime, I will be glad to accept questions on our estimates and any other matters concerning veterans and their families.

En attendant, monsieur le président, je suis très heureux d'être ici pour négocier ou discuter avec vous toute question touchant ces personnes pour lesquelles notre intérêt est mutuel, à savoir les anciens combattants du Canada. Merci.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Avant de passer aux questions, je tiens à informer les membres que nous leur demandons leur consentement unanime pour mettre en délibération tous les crédits de

[Text]

the estimates of this committee, and that is what the questioning will be on, which leaves the field wide open for us to ask any questions with respect to the area of veterans affairs.

Mr. Benjamin (Regina—Lumsden): Mr. Chairman, is it in the Chair's mind that we are to deal with all five of these votes in one session this afternoon?

The Chairman: It is in the Chair's mind that we proceed and at the conclusion of the day's deliberations at that time we assess as to whether or not we have a requirement to make a request to have the minister or his officials before us at any other future time.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I am also curious as to whether or not the committee might be inclined to hear from a few witnesses on the programs that are in these estimates. I am thinking of the Legion and the disabled vets, and organizations such as that. I do not know if that is a precedent or not, but it would seem to me that it would be an appropriate occasion for us to spend a morning and an afternoon hearing from veterans' representatives in a non-partisan manner before we pass upon the estimates, because we may have some recommendations the committee wants to make. Also I submit one of our objectives would be to unanimously support the minister in obtaining extra funds—not in this fiscal year, the next one—for enlarging present programs and some new programs that are overdue.

The Chairman: Mr. Benjamin, what you are asking is that we take some time at this meeting to talk about future agenda. It seems to me it is appropriate. We have a minister before us. We have the main estimates before us. That is the consideration there. The Chair would suggest that we proceed with the examination of those estimates. At the conclusion of this meeting, if there are questions yet to be asked, then future agendas should be undertaken at that time rather than at this moment.

Mr. Benjamin: Well, then, Mr. Chairman—

The Chairman: Another point of order, Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: I do not see why we need unanimous consent today to deal with all of the estimates in one sitting. I would suggest you do not even ask the question.

The Chairman: I have already asked the question, so I cannot unask the question. I have asked the question to seek consent of the committee to move on the votes as we have them before us today—1, 5, 10, 15 and 20 or all of any votes that are before us. That is a request that the Chair puts to the committee, and I asked the committee if is that in their agreement.

Mr. Benjamin: Are you calling the votes for discussion or for votes?

[Translation]

ce budget. C'est sur ces crédits que porteront les questions nous laissant le champ libre pour poser n'importe quelle question concernant les affaires des anciens combattants.

M. Benjamin (Regina—Lumsden): Monsieur le président, l'intention du président est telle que nous réglions le sort de ces cinq crédits en une seule réunion cet après-midi?

Le président: L'intention du président est que nous procédions et qu'à la fin de la réunion nous évaluions la nécessité de faire revenir le ministre ou ses collaborateurs à une date ultérieure.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais également savoir si le Comité envisage d'entendre quelques témoins à propos des programmes contenus dans ce budget. Je pense à la Légion, aux invalides de guerre, aux organismes de ce genre. Je ne sais si c'est un précédent, mais il me semble que ce serait l'occasion rêvée de consacrer une matinée ou une après-midi à l'audition de représentants d'anciens combattants d'une manière non partisane avant d'adopter le budget car il est possible que notre Comité veuille faire quelques recommandations. J'estime également qu'un de nos objectifs devrait être d'appuyer à l'unanimité le ministre dans sa requête de fonds supplémentaires—pas pour cette année financière mais pour l'année prochaine—pour enrichir les programmes actuels et en créer de nouveaux nécessaires depuis longtemps.

Le président: Monsieur Benjamin, ce que vous nous demandez c'est de consacrer une partie de cette réunion aux travaux futurs de ce Comité. Cela ne me semble pas opportun. Le ministre est là. Le budget est là. C'est l'objet de notre étude. Je suggère que nous procédions à l'examen de ce budget. À la fin de la réunion, s'il reste encore des questions à poser, il nous faudra alors réfléchir à l'organisation future de notre programme. À ce moment-là, mais pas maintenant.

M. Benjamin: Dans ce cas, monsieur le président. . .

Le président: Vous invoquez encore le Règlement, monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Je ne vois pas pourquoi il nous faut le consentement unanime aujourd'hui pour étudier tout ce budget en une seule réunion. À mon avis, vous ne devriez même pas poser la question.

Le président: J'ai déjà posé la question et je ne peux revenir en arrière. J'ai demandé le consentement unanime du Comité pour mettre en délibération les crédits dont nous sommes aujourd'hui saisis—les crédits 1, 5, 10, 15 et 20—c'est-à-dire tous les crédits. C'est la demande que fait la présidence au Comité et j'ai demandé au Comité s'il était d'accord.

M. Benjamin: Mettez-vous les crédits en délibération ou aux voix?

[Texte]

The Chairman: I am calling the votes for discussion.

Mr. Benjamin: Are you calling the votes for votes today?

• 1540

The Chairman: I am calling for votes 1, 5, 15, and 20 under Veterans Affairs.

Mr. Benjamin: I am agreeable to unanimous consent to discuss any and all matters under those votes and matters that were in the minister's remarks by way of questions and discussion with the minister, but I do not think we should try to wind up the votes by votes on the Veterans Affairs estimates in one afternoon session.

The Chairman: Sure.

Mr. Benjamin: I would not agree to that.

The Chairman: You will have heard comments I made earlier that if at the end of this day there is a desire by the committee that we proceed with further examination of estimates then the Chair will respond in accordance with what the committee directs him to do.

If we can go to questioning and examination of the minister then, at this time I have no signal from you, Mr. Benjamin. Are you wishing to signal?

Mr. Benjamin: I will give way to my colleagues. If they want to lead off, I do not mind.

Mr. Hicks (Scarborough East): You are on a roll, let us keep going.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I want to thank the minister and to congratulate him on his new role. I appreciate your remarks about Mr. Hees. I genuinely believe you will bust your back to do as well. I think you will get very, very close to that if you do not completely make it. My favourite recall of Mr. Hees was "if it can be done, it will be done". If he and his deputy could find a loophole anywhere they did. I hope that continues.

Mr. Chairman, I want to say to the minister and my colleagues that I have yet to find a single argument from any taxpayer anywhere in Canada, of any political stripe, that does not agree about what we pay out for our veterans. I have yet to run into anyone, anywhere in the country, because they agree with what I think would be the attitude of the committee and the minister that we can never fully repay them. We never can, but we can try.

I appreciate the minister's remarks about the average age of 69, and in 4 years 95% or 90% will be 65 or over, and I will be among those, and Mr. Darling is getting close to that—

[Traduction]

Le président: Je mets les crédits en délibération.

M. Benjamin: Mettez-vous ces crédits en délibération pour qu'ils soient mis aux voix aujourd'hui?

Le président: Je mets en délibération les crédits 1, 5, 15 et 20, sous la rubrique Anciens combattants.

M. Benjamin: Je veux bien que nous donnions notre consentement unanime pour discuter de toutes les questions ayant trait à ces crédits et des questions soulevées dans les notes du ministre en posant des questions au ministre et en en discutant avec lui, mais je ne pense pas qu'il faudrait chercher à passer en revue un à un les crédits du budget des Affaires des anciens combattants en un après-midi.

Le président: Oui, bien sûr.

M. Benjamin: Je ne serais pas d'accord.

Le président: Vous avez sans doute entendu ce que j'ai dit plus tôt, à savoir que si à la fin de la journée, le Comité désirait examiner le budget plus en profondeur, le président se pliera à la volonté du Comité.

Pouvons-nous commencer à poser des questions au ministre, monsieur Benjamin, si vous n'avez pas d'objection? Êtes-vous d'accord?

M. Benjamin: Je vais ouvrir la voie à mes collègues. S'ils veulent commencer, je n'ai pas d'objection.

M. Hicks (Scarborough-Est): Vous êtes bien parti, poursuivons.

M. Benjamin: Monsieur le président, je veux remercier le ministre et le féliciter de son nouveau rôle. J'apprécie les observations que vous avez formulées à l'endroit de M. Hees à leur juste valeur. Je suis vraiment convaincu que vous allez tout faire pour réussir aussi bien que lui. Si vous n'y arrivez pas complètement, ce sera très près. Ce dont j'aime le plus me souvenir, à propos de M. Hees, c'est que si quelque chose pouvait se faire, cela se faisait. Lorsque lui ou son sous-ministre parvenait à trouver une échappatoire quelque part, il s'en servait. J'espère que cela continuera.

Monsieur le président, je veux dire au ministre et à mes collègues qu'il ne m'est pas encore arrivé d'entendre un contribuable, n'importe où au Canada et de quelque allégeance politique que ce soit, exprimer son désaccord à propos de ce que nous versons à nos anciens combattants. Non, cela ne m'est pas encore arrivé et, où que ce soit au Canada, parce qu'ils partagent l'avis du Comité et du ministre, à savoir que nous ne pourrions jamais nous acquitter pleinement de notre dette envers eux. Nous ne le pourrions jamais, mais nous pouvons essayer. . .

Je remercie le ministre des observations qu'il nous a faites à propos de la moyenne d'âge de 69 et du fait que dans quatre ans, 95 p. 100 ou 90 p. 100 des anciens combattants auront 65 ans ou plus, et ce sera mon cas, et M. Darling approche aussi de cet âge. . .

[Text]

Mr. Darling (Parry Sound—Muskoka): Thank you, Les.

Mr. Benjamin: —which means that not only are the additional independence programs and the chronic care beds going to be needed in conjunction with what is required for the rest of the population, it is going to mean enlargement of some significance of present programs. It would seem to me that the department and this committee should be looking into what we have to do by way of enlargement for the next several years down the road in order that we are ready when these kinds of conditions are on top of us.

Mr. Chairman, if you do not mind I want to get into the matter of some policies of the department, and with what has been going on for a number of years in terms of recognition and benefits for some select groups of veterans, or extra benefits for select groups. I have given the minister's office notice I intended to raise these.

The first item I want to ask about is one that goes back many years to the 1940s, about recognizing the veteran's of the Mackenzie-Papineau Battalion in the Spanish Civil War as veteran's, most of whom ended up in the Canadian Forces in the second war. There are only about 200 of them left, many of whom are not looking for any particular benefits. What they mostly want is recognition as Canadian veterans going back to 1935-36. There are a few who are worthy of some benefits. I know of two personally who were prisoners of the fascists and were tortured. They are all in their 80s and 90s, the ones who are still surviving, and they were the first from the western world to take on the fascist and military dictatorships in Spain. I would like to know what the present feelings and attitude of the government are toward that group.

• 1545

Another group I want to mention to the minister—and I would appreciate having his position or what he is open to consider—are the Dieppe veterans who ended up as prisoners of war. We have all been hearing from them now for a number of years, particularly in the last number of weeks, about extra consideration provided for them and whether or not the government of West Germany would be prepared to make some contribution to that, because they were treated somewhat more severely than prisoners of war in later days during the war.

The third group I want to ask about is the merchant seamen, some of whom served as prisoners of war starting in the winter of 1939-40 and did not get paid a heck of a lot more or the same amount as members of the armed forces who were captured, usually by German raiders or submarines, as early as the winter of 1939-40 and who served the rest of the war as a prisoner of war under terrible circumstances.

[Translation]

M. Darling (Parry Sound—Muskoka): Merci, Les.

M. Benjamin: ... ce qui signifie non seulement que nous allons avoir besoin des programmes pour l'autonomie des anciens combattants et des lits pour soins prolongés additionnels en même temps que ce dont on a besoin pour le reste de la population, mais aussi qu'il faudra élargir dans une certaine mesure les programmes existants. Le ministère et ce Comité devraient chercher à déterminer ce qu'il faudra élargir pour faire face à la situation dans les quelques prochaines années afin de ne pas être pris au dépourvu.

Monsieur le président, si vous me le permettez, je voudrais discuter de certaines politiques du ministère et de la pratique qui prévaut depuis nombre d'années en ce qui a trait à la reconnaissance de certains groupes d'anciens combattants et aux prestations qui leur sont versées ou aux prestations additionnelles que l'on verse à certains groupes particuliers. J'ai avisé le cabinet du ministre que j'avais l'intention de soulever ces questions.

Ma première question remonte aux années 1940 et porte sur la reconnaissance des anciens combattants du bataillon Mackenzie-Papineau qui ont participé à la Guerre civile espagnole, dont la plupart ont abouti dans les Forces canadiennes au cours de la seconde guerre. Ils ne sont plus qu'environ 200, dont un grand nombre ne recherchent aucun avantage particulier. Ce qu'ils veulent surtout, c'est être reconnus comme anciens combattants canadiens pour leurs activités au cours des années 1935-1936. Certains d'entre eux mériteraient quelques avantages. J'en connais personnellement deux qui ont été prisonniers des fascistes, et qui ont été torturés. Ceux qui sont encore vivants ont tous au moins 80 ans, et ils ont été les premiers des pays de l'Ouest à s'attaquer aux dictatures fascistes et militaires en Espagne. Je voudrais savoir quels sentiments entretient le gouvernement à l'égard de ce groupe.

Un autre groupe que je veux mentionner au ministre—et je voudrais bien connaître sa position ou ce qu'il est prêt à considérer—ce sont les anciens combattants de Dieppe, qui se sont retrouvés prisonniers de guerre. Nous en avons tous entendu parler depuis de nombreuses années, notamment au cours des quelques dernières semaines, à propos de la considération additionnelle à leur égard et de la possibilité que le gouvernement de l'Allemagne de l'Ouest soit disposé à faire une certaine contribution, parce qu'on les a traités plus sévèrement que des prisonniers de guerre au cours des derniers jours de la guerre.

Le troisième groupe dont je veux parler, ce sont les marins de la marine marchande, dont certains ont été prisonniers de guerre à partir de l'hiver de 1939-1940 et n'ont pas reçu bien davantage, ou ont reçu le même montant, que des membres des forces armées qui ont été capturés, habituellement par des navires ou des sous-marins allemands, et qui sont demeurés prisonniers jusqu'à la fin de la guerre dans des circonstances terribles.

[Texte]

There should be some recognition of them not only as veterans but also for veterans benefits. While they were employed by private employers, they were under the orders of the national government during a war-time situation. Most of their employers of those years no longer exist and there is no one they can really go to for some kind of extra benefits. It seems to me that they are just as deserving of recognition as veterans as if they were sworn in as members of the armed forces, and they deserve some extra consideration from this department for veterans benefits, in the same category as we currently do. I would appreciate the minister's comments on these three matters.

Mr. Merrithew: Mr. Benjamin already has spoken to me regarding at least one of these issues, perhaps two of them, I think, in personal meetings we have had on it. I will deal with them in order. I suspect that there is not one member of this committee who is not interested in at least the latter two, if not the first issue.

I had the pleasure incidentally after the war of serving with an old soldier who had served, I think it was in the Mac-Pap, in the Spanish Civil War in the late 1930s. I think it should be understood historically that we had volunteers from Canada fighting on both sides of that. They were not all in the Mac-Pap, but some of them fought for the fascist side as well under Franco.

Mr. Benjamin: Tough on them.

Mr. Merrithew: You should understand that this issue has been before like committees for years and years and years. In 1987 it was very thoroughly discussed by the committee. They called the witnesses, particularly Legion groups and other veterans groups who may not share, Les, your admiration for these people.

There was a determination at that time that while they thoroughly admired their contribution to fighting for a cause in which they strongly believed, there was a very strong recommendation of the government of the day that we move no further on that.

• 1550

There will always be this debate as to whether groups like this should get sort of preferential treatment. I guess we would have to remember they fought on a foreign soil as volunteers as a brigade. However, many of the military groups I can tell you right now would not be in favour, because they would say we are duty-bound to provide whatever dollars we have in new programming to help our own Canadian soldiers who fought in World War I and World War II and Korea and even additionally to their families and spouses.

That is where it stands now. My own personal feeling on it now would be not to pursue that any further. In my

[Traduction]

Ces gens devraient être reconnus comme anciens combattants et pouvoir aussi bénéficier des avantages qui leur sont accordés. Bien qu'ils étaient employés par des employeurs privés, ils étaient sous les ordres d'un gouvernement national en temps de guerre. La plupart de ces employeurs ont disparu, et il n'y a personne à qui ces anciens combattants pourraient vraiment s'adresser pour obtenir quelque avantage additionnel. Je pense qu'ils méritent autant d'être reconnus comme anciens combattants que s'ils avaient servi dans les forces armées, et ils méritent une attention particulière de la part de ce ministère pour ce qui est des avantages accordés aux anciens combattants. Je voudrais entendre ce que le ministre a à dire sur ces trois questions.

M. Merrithew: M. Benjamin m'a déjà parlé d'au moins une de ces questions, et peut-être même de deux d'entre elles au cours de rencontres que nous avons eues à ce sujet. Je vais les aborder dans l'ordre. Je suppose que tous les membres de ce Comité s'intéressent au moins aux deux dernières questions, sinon à la première.

Après la guerre, soit dit en passant, j'ai eu la joie de servir avec un vieux soldat qui avait servi, je pense, dans le Mac-Pap, au cours de la guerre civile espagnole à la fin des années 1930. Il faudrait comprendre sur le plan historique qu'il y avait des volontaires du Canada qui combattaient des deux côtés. Ils n'étaient pas tous dans le Mac-Pap, mais certains avaient joint les rangs de la faction fasciste sous Franco.

M. Benjamin: Le diable les emporte.

M. Merrithew: Vous devriez comprendre que cette question fait l'objet de discussions au sein de comités depuis des années et des années. En 1987, le Comité en a discuté d'une manière très approfondie. On a convoqué des témoins, notamment des groupes de la Légion et d'autres groupes d'anciens combattants qui ne partagent peut-être pas votre admiration pour ces gens, Les.

À cette époque, bien que l'on admirait la contribution qu'ils avaient faite à une cause dans laquelle ils croyaient fermement, le gouvernement recommandait très fortement de ne pas aller plus loin.

On débattrait toujours de la question de savoir si des groupes comme celui-là devraient bénéficier d'un traitement privilégié. Il faudrait se souvenir qu'ils ont combattu sur une terre étrangère en tant que volontaires dans le cadre d'une brigade. Toutefois, je peux vous dire que bien des groupes militaires ne seraient pas d'accord, parce qu'ils diraient qu'il est de notre devoir de consacrer toutes les ressources financières que nous avons à de nouveaux programmes destinés à aider nos propres soldats canadiens qui ont combattu au cours de la Première et de la Seconde guerres mondiales, et en Corée, et même leur famille et leur conjoint.

C'est là que nous en sommes à l'heure actuelle. Personnellement, je pense qu'il faudrait s'en tenir à cela.

[Text]

view, I think we have many other priorities that would compete with that and compete even more favourably. My gut feeling is that where it was just dealt with by a committee like this would not be the time to do it.

On the second issue, Dieppe, I am perfectly aware that the Dieppe Veterans Association have circulated on the Hill a letter from their president, Georges Guigère, from Montreal. I met with him and with his group. He has done just admirable work on behalf of that group over the years, and for so many years he has fought for better benefits for them.

I had a long time ago as an infantry colonel an opportunity, not in this government, to go to France and to stand on that shore. I tried to view it as I would as an infantry colonel and I do not envy the kind of difficult task they had to do. I guess the lessons we learned from that were indispensable in the battles that followed and in particular the major invasions of D-Day in 1944.

I want to tell you I do not want you to think for one minute that this government has forgotten this group, but I just want to review for you the things we have done. They have not been forgotten. First of all, in 1986 we eliminated the 100% limit on combined income that they get from their POW compensation and their disability pensions. In 1987 we increased their rate of the POW compensation from 20% to 25% automatically for everyone.

Now in case you think that is just a little bit of money, that move alone amounted to \$336 tax-free allowance each month above any other disability pension or war veteran's allowance they may receive. As a result, if you happen to be in the category of a very severely disabled Dieppe veteran, you can now receive both POW compensation and disability pension up to a maximum of 125% of allowable. That is 25% more than we started.

I would not want to leave the impression before this committee and before the people of Canada that this government and the previous government had done nothing for those people. It is natural that they want more. Everybody wants more, it seems. Everybody gives them the fullest marks for the contribution they made in a most, most difficult operation. However, they have to be compared to with others who served—like the Hong Kong veterans. Obviously if you do something for one you are caught with the other, and you would not dare touch one without doing the other.

I just want to reiterate that we have done quite a lot for them, Les, and certainly we will do what we can. However, I am aware of Mr. Guigère's request and his association's request.

The third one is the merchant seamen. There is not a soul around this table and in Parliament, I suspect, who has not been aware of the lobbying, if you will, legitimate lobbying, of the merchant seamen. Their request in the

[Translation]

Selon moi, il y a bien d'autres priorités dont on pourrait vouloir s'occuper bien davantage. J'ai l'impression que ce n'est pas à un comité comme celui-ci qu'il reviendrait d'en discuter.

Sur la deuxième question, Dieppe, je suis parfaitement au courant que l'Association des anciens combattants de Dieppe a fait circuler sur la Colline une lettre de son président, Georges Guigère, de Montréal. Je l'ai rencontré avec son groupe. Il a accompli un travail admirable au nom de ce groupe pendant plusieurs années, et il a combattu pour obtenir de meilleurs avantages pour eux.

Il y a de nombreuses années, j'ai eu l'occasion, en tant que colonel d'infanterie, d'aller en France et de me rendre sur cette plage. Je l'ai regardée avec les yeux d'un colonel d'infanterie, et je n'envie pas ceux qui ont eu une tâche aussi difficile à accomplir. Je suppose que les leçons que nous avons apprises étaient indispensables pour les batailles qui ont suivi, et en particulier les importantes invasions du jour J en 1944.

Je ne veux pas que vous pensiez que ce gouvernement a oublié ce groupe, mais je veux tout simplement passer en revue ce que nous avons fait. On ne les a pas oubliés. Tout d'abord, en 1986, on a éliminé la limite de 100 p. 100 du revenu combiné de leur indemnité de prisonniers de guerre et de leur pension d'invalidité. En 1987, nous avons augmenté le taux de l'indemnité de prisonniers de guerre de 20 p. 100 à 25 p. 100 automatiquement pour tous.

Au cas où vous penseriez que ce n'est presque rien, cette seule augmentation confère une allocation de 336\$ après impôt chaque mois à l'ancien combattant en plus de toute autre prestation d'invalidité ou allocation d'ancien combattant qu'il peut recevoir. Ainsi, l'ancien combattant de Dieppe, qui souffre d'une incapacité très grave, peut maintenant toucher l'indemnité de prisonnier de guerre et la pension d'invalidité jusqu'à un maximum de 125 p. 100 de ce qui est admissible. C'est 25 p. 100 de plus qu'au début.

Je ne voudrais pas donner l'impression à ce Comité et à la population du Canada que ce gouvernement et le gouvernement précédent n'ont rien fait pour ces gens. Il est naturel qu'ils en veuillent davantage. C'est le cas de tout le monde, semble-t-il. Tout le monde leur accorde tout le crédit qu'ils méritent pour la contribution qu'ils ont faite dans le cadre d'une opération des plus difficiles. Il faut toutefois comparer leur situation à d'autres qui ont aussi servi—comme les anciens combattants de Hong Kong. Évidemment, quand on donne quelque chose à l'un, il faut aussi l'accorder à l'autre.

Je peux tout simplement répéter que nous avons fait pas mal de choses pour eux, Les, et vous assurer que nous ferons ce que nous pourrons. Toutefois, je suis au courant de la demande de M. Guigère et de son association.

La troisième question a trait aux marins de la marine marchande. Personne, autour de cette table et au Parlement, n'ignore les pressions, pressions légitimes, si vous voulez, qu'exercent les marins de la marine

[Texte]

long run of course is to be treated as veterans equivalent to those who volunteered for the country in the armed forces.

I think we should tuck in the back of our minds there was one major difference. A merchant seaman who did one trip across the ocean, or across anywhere, had the right to bail out when he reached port. You were in the military, Les; obviously you did not have that same right to bail out. They were a little bit different. I want to tell you the 600,000-strong Legion would not share your penchant for supporting these groups to the extent maybe you would.

It is a very legitimate group. I can remember very well and some of you around this table may very well remember my predecessor in politics in the City of Saint John was Tom Bell. Tom was both Whip and the House Leader for our party. He happened to be a merchant seaman. He was elected right after the war and stayed until 1974. It was his pet peeve to try to get better benefits for those people. There is no question about it. I think we had well over 3,000 casualties among merchant seaman. They went through some torturous experiences, particularly in the North Atlantic.

• 1555

They are eligible, but that is not really what they want. They want WVA. When you get WVA, it means you are allowed VIP and all the other benefits that are due official veterans groups. It started back in 1946 when the first programs were established for these people. It was improved in 1962 with provisos that they had to meet certain requirements with regard to service, health, age, and income. Canada has treated her merchant seaman as well as any other nation.

Programs are being reviewed in at least three countries: the United Kingdom, the United States, and Australia. Maybe the time has come for us to look at that as a priority. You often wonder what group you should look after next. Should we do something for the spouses of VIP, or widows of VIP recipients? Should we do something for veterans who were serving in England or who are living in England or offshore? And there are a million others. Should we put more money in hospital beds? There will always be competing interests out there. I would urge you to set your committee up and study this particular issue. You might wish to call the Legion and get their views. But I want you to know that these people get the same benefits our war veterans do. You are talking about those people who served.

Mr. Benjamin: You mean the merchant seamen generally, the ones who were prisoners of war. Some of

[Traduction]

marchande. Ils veulent recevoir le même traitement que des anciens combattants et être considérés comme ceux qui se sont portés volontaires pour le pays dans les forces armées.

Je pense qu'il ne faudrait pas oublier qu'il y avait une différence importante. Un marin de la marine marchande qui traversait l'océan avait le droit de changer d'idée en arrivant à destination. Vous avez servi dans les forces armées, Les; évidemment, vous n'aviez pas ce droit. La situation de ces marins était quelque peu différente. Je peux vous dire que les 600,000 membres de la Légion ne seraient pas tous d'accord avec vous pour appuyer ces groupes autant que vous le feriez.

C'est un groupe fort légitime. Je me souviens très bien, et certains d'entre vous autour de cette table se souviennent peut-être très bien que mon prédécesseur de Saint-Jean en politique était Tom Bell. Tom était en même temps Whip et leader parlementaire de notre parti. Il faisait aussi partie de la marine marchande. Il a été élu tout de suite après la guerre et est demeuré en poste jusqu'en 1974. C'était sa marotte que d'essayer d'obtenir de meilleurs avantages pour ses gens. Cela ne fait aucun doute. Je pense qu'il y a eu plus de 3,000 marins qui ont été blessés ou tués. Ils ont vécu des expériences terribles, notamment dans l'Atlantique nord.

Ils sont admissibles, mais ce n'est pas vraiment ce qu'ils désirent. Ils veulent toucher l'allocation d'anciens combattants. Quand on touche l'allocation d'anciens combattants, on peut bénéficier du PAAC et de tous les autres avantages qui sont accordés aux groupes d'anciens combattants reconnus. Les premiers programmes à l'intention de ces gens ont été créés en 1946. On les a améliorés en 1962, et l'on a ajouté certaines conditions à respecter à l'égard du service, de la santé, de l'âge et du revenu. Le Canada a aussi bien traité ses marins de la marine marchande que n'importe quel autre pays.

Au moins trois pays ont entrepris la révision de leurs programmes: le Royaume-Uni, les États-Unis et l'Australie. Nous devrions peut-être aussi en faire une priorité. On se demande souvent de quel groupe il faudrait s'occuper ensuite. Faudra-t-il faire quelque chose pour les conjoints des bénéficiaires du PAAC ou pour leurs veuves? Faudrait-il faire quelque chose pour les anciens combattants qui ont servi en Angleterre ou qui vivent en Angleterre ou à l'étranger? Et il y en a un million d'autres. Faudrait-il accorder davantage d'argent pour des lits d'hôpital? Il y aura toujours des intérêts qui se feront concurrence. Je vous incite fortement à établir votre comité et à vous pencher sur cette question particulière. Vous voudrez peut-être convoquer la Légion et obtenir ses vues. Mais je voudrais que vous sachiez que ces gens obtiennent les mêmes avantages que nos anciens combattants. On parle des gens qui ont servi pendant la guerre.

M. Benjamin: Vous voulez dire les marins de la marine marchande en général, ceux qui ont été prisonniers de

[Text]

them were prisoners a lot longer than even the Dieppe veterans.

Mr. Merrithew: Another related issue is that merchant seaman, before they are eligible for all these benefits and programs, have to serve 180 days, and they have to do at least one trip in dangerous water. When that first came in, many years ago, there was just a horrendous argument. It was a compromise between groups who felt they should not get anything and groups who felt they should get the full run of programs that every other veteran gets. It was a compromise, but it was done to bring it in line with the days and service you needed to get the Atlantic Star, which was six months in the field of action. It is one that you might look at.

Mr. Fretz (Erie): Mr. Minister, you were talking about the age factor, which has been referred to perhaps more than once today. It is a foregone conclusion that veterans are aging. We in the committee and veterans' families are aware that the VIP program is ensuring veterans. But as the aging process continues, some of those vets will be forced to be hospitalized. What is your department doing to ensure that there will be sufficient beds for the vets when it is necessary? On the first page of your notes you state the department operates four institutions with a total of 1,111 long-term care beds and has priority access to 3,147 other long-term care beds in provincial institutions. It is a concern of mine and indeed of others that we adequately take care of our veterans. I wonder if you would respond to the comments I have made.

• 1600

Mr. Merrithew: You are right. Before we undertook to make long-term plans for what is going to happen to the veterans of Canada, what is happening to them now and how long will they be in our care—very special care incidentally—Treasury Board and Cabinet asked the department to do a very comprehensive long-term demographic study of what is going to happen. What ages will they be? Where will they be? Are they tending to move? They are, incidentally. They tend to gravitate across Canada. We know where they come from. We know the ratios in each province of veterans to beds available. Some provinces are markedly better than others.

That study was done by the department back in 1988. Authority was given to the department—and it is now ongoing as I mentioned—to start negotiations with all the provinces. You might be aware that one province does not have any beds. In some of the provinces, we have what I

[Translation]

guerre. Certains d'entre eux l'ont été beaucoup plus longtemps que même les anciens combattants de Dieppe.

M. Merrithew: Une autre question liée à celle-ci veut qu'avant de pouvoir bénéficier de tous ces avantages et ces programmes, le marin de la marine marchande ait à servir pendant 180 jours et ait effectué au moins un voyage dans des eaux dangereuses. Cette règle a soulevé tout un tollé quand on a commencé à l'appliquer, il y a de nombreuses années. C'était un compromis entre les groupes qui pensaient qu'ils ne devraient rien obtenir et ceux qui étaient disposés à leur permettre de bénéficier de tout l'éventail de programmes qui sont offerts aux autres anciens combattants. C'était un compromis, mais un compromis destiné à ajuster le temps nécessaire par rapport aux jours et au service requis pour obtenir l'Étoile de l'Atlantique, soit six mois dans le feu de l'action. C'est un élément que vous pourriez examiner.

M. Fretz (Érie): Monsieur le ministre, vous mentionnez le facteur de l'âge auquel on a fait allusion peut-être plus d'une fois aujourd'hui. Il est évident que les anciens combattants prennent de l'âge. Les membres du Comité et les familles des anciens combattants savent que le PAAC assure les anciens combattants. Mais avec le vieillissement des anciens combattants, certains d'entre eux vont devoir être hospitalisés. Que fait votre ministère pour s'assurer qu'il y aura suffisamment de lits pour les anciens combattants lorsque cela sera nécessaire? À la première page de vos notes, vous dites que le ministère administre quatre établissements qui offrent un total de 1,111 lits pour malades ayant besoin de soins de longue durée et se réserve un accès prioritaire à 3,147 lits pour malades ayant besoin de soins de longue durée dans des établissements provinciaux. Comme bien d'autres, je tiens à ce que l'on prenne soin de nos anciens combattants d'une manière adéquate. Pourriez-vous réagir aux observations que j'ai faites?

M. Merrithew: Vous avez raison. Avant d'entreprendre d'établir des plans à long terme sur la situation future des anciens combattants du Canada, leur situation actuelle et sur le temps pendant lequel nous devrions nous en occuper—d'un façon très particulière, soit dit en passant—le Conseil du Trésor et le Cabinet ont demandé au ministère d'effectuer une étude démographique à long terme très complète sur ce qui arrivera. Quel âge auront-ils? Où seront-ils? Ont-ils tendance à se déplacer? Oui, soit dit en passant. Ils ont tendance à changer d'endroit et à s'établir un peu partout au Canada. Nous savons d'où ils viennent. Nous connaissons le rapport dans chaque province entre le nombre d'anciens combattants et le nombre de lits disponibles. La situation est bien meilleure dans certaines provinces que dans d'autres.

Le ministère a réalisé cette étude en 1988. Il a été autorisé à entreprendre des négociations avec toutes les provinces—et ces négociations sont en cours, comme je l'ai mentionné. Vous savez peut-être déjà qu'une province n'a aucun lit de disponible pour des anciens combattants.

[Texte]

think is a very significant issue or problem; for example, if you were a veteran in the Province of Quebec, you would go to west end Montreal, the Island of Montreal, or you do not get service. In other areas, for example, northern New Brunswick, my own province, their concern is the Acadian, French-speaking vets who may not feel comfortable going to Fredericton or Saint John or anywhere else. There are those kinds of issues.

Then of course we have the four hospitals we still have in our care, which were never turned over. Of course, that will be the matter of negotiations with the province, including, say, the Rideau Centre here, Senneterre and Ste. Anne in Quebec, and Wascana in Regina. We have those four.

I have written to each of them and indicated to the ministers of Health in each province that we are prepared to sit down. We want to negotiate what will happen to those beds after 20 years. There will probably be very few, if any, veterans left.

Second, we want to look at sharing. We want to look at the umbrella agreement we have with each province, because many of them have never been amended since the 1940s. These agreements are maybe 1950s or 1960s. We want to go over that with them. Some provinces have responded.

I do not know, Girve, whether you want me to respond to any specific province. If so, I would have to ask my deputy to get into exactly where it stands. Some have replied, some have not, but the letters have just been out a month or so. . . unless you wish to get into details. But we are moving forward. It is a matter of great concern. There is no question about it; while we have this wonderful program, VIP, Veterans Independence Program, down the road there is going to be a need for more beds for these people, if we have to face that stark reality.

Mr. Fretz: In response to the comment about any more detail on the question I had asked, Mr. Chairman, perhaps the minister could provide the committee later on with some of the detailed information and send it to our offices or through the clerk. Would that be appropriate? We could receive that.

Mr. Merrithew: Yes, I did indicate in my opening statement I am prepared to do that. But maybe the deputy could just make a quick comment there, Girve, and then you can go on to your second question.

Mr. David Broadbent (Deputy Minister, Department of Veteran Affairs): I suspect it is not so much the raw numbers that interest the committee as much as the philosophy we are trying to implement. The philosophy is

[Traduction]

Dans certaines des provinces, il y a un problème que je considère très important; par exemple, dans la province de Québec, le seul endroit où un ancien combattant peut obtenir des services est dans l'ouest de Montréal, dans l'ouest de l'île de Montréal. Dans d'autres régions, par exemple, dans le nord du Nouveau-Brunswick, ma propre province, les anciens combattants acadiens de langue française ne sont peut-être pas tellement à l'aise pour obtenir des services à Fredericton, à Saint-Jean ou où que ce soit d'autre. Ce sont des difficultés que l'on a relevées.

Il y a ensuite, évidemment, les quatre hôpitaux dont nous avons encore la charge et qui devront faire l'objet de négociations avec les provinces, notamment le Centre Rideau, Senneterre et Ste-Anne au Québec et Wascana à Regina. Ce sont les quatre hôpitaux dont nous avons la responsabilité.

J'ai écrit aux ministres de la Santé des provinces, et je leur ai dit que nous étions disposés à négocier. Nous voulons discuter de ce qu'il adviendra de ces lits après vingt ans. Il y aura alors probablement très peu d'anciens combattants qui seront encore vivants, s'il y en a.

Deuxièmement, nous voulons examiner la question du partage des responsabilités. Nous voulons examiner l'accord général que nous avons conclu avec chaque province, parce qu'un grand nombre d'entre eux n'ont jamais été modifiés depuis les années 40. Ces accords remontent peut-être aux années 50 ou 60. Nous voulons en discuter avec les provinces, et certaines ont déjà répondu.

Je ne sais pas si vous voulez que je vous parle de la réaction d'une province en particulier, Girve. Le cas échéant, il faudrait que je demande à mon sous-ministre de le faire. Certaines provinces ont répondu, et d'autres pas, mais les lettres ne sont parties que depuis environ un mois. . . A moins que vous ne vouliez entrer dans les détails. Mais nous progressons. La question nous préoccupe au plus haut point. Cela ne fait aucun doute; nous avons ce merveilleux programme, le PAAC, le Programme pour l'autonomie des anciens combattants, mais dans quelques années, nous aurons besoin d'un plus grand nombre de lits pour ces personnes. C'est la réalité qui nous attend.

M. Fretz: Au sujet de la possibilité de fournir plus de détails, monsieur le président, le ministre pourrait peut-être nous faire parvenir plus tard des renseignements détaillés et nous les envoyer par l'entremise du greffier. Cela conviendrait-il?

M. Merrithew: Oui, j'ai dit dans mes observations préliminaires que j'étais disposé à le faire. Mais mon sous-ministre pourrait peut-être faire une brève observation, ici, Girve, et vous pourrez ensuite poser votre deuxième question.

M. David Broadbent (sous-ministre, ministère des Affaires des anciens combattants): Je suppose que ce ne sont pas tellement les chiffres qui intéressent le Comité comme le principe que nous tentons d'appliquer. Nous

[Text]

based really on two principles. One, the foundation is the Veterans Independence Program. As long as possible we want to keep the veteran happy and independent in his own home. As I think you know, through the Veterans Independence Program, if home support is not enough, he can be placed in a residential home or a nursing home in his own community. That is better than having to go off hundreds of miles to a big, impersonal institution. His wife and family can still visit him. I say his wife; it could be a female veteran.

[Translation]

nous appuyons, en réalité, sur deux principes. L'un d'eux est le Programme pour l'autonomie des anciens combattants. Nous voulons que l'ancien combattant puisse vivre heureux et indépendant dans sa propre demeure aussi longtemps que possible. Comme vous le savez, je pense, le Programme pour l'autonomie des anciens combattants permet à un ancien combattant lorsque l'aide qu'il peut recevoir à la maison ne suffit pas, d'être admis dans une résidence ou dans une maison de soins de santé dans sa propre collectivité. C'est mieux que de devoir être admis dans une grosse institution impersonnelle à des centaines de milles de distance. Son conjoint et sa famille peuvent lui rendre visite.

• 1605

The issue the minister has addressed is the number of cases where even that level of support is not enough or where you have to get to what is called chronic care, which boils down to heavy nursing care about three and a half hours a day per patient. It was here that we wanted to do things, and here is where another principle came in. We want to give equal access to veterans regardless of the province in which they live. We want them to have the same chance of being able to get chronic care through one of our contract institutions, and it is really in that area that we are moving to seek to negotiate with the provinces to provide more beds.

As you can understand, on negotiations with provinces until you are close to some sort of agreement it is difficult to say more than the minister has already said. I do not think it would be helpful to the negotiations if the numbers were to be made public at the present time.

Mr. Fretz: Mr. Minister, I had attributed a paper on which I was making comments to you, and our researcher reminded me that it came from him, so I just want to apologize at this time. Anyway, it is good material and it is helpful.

I wish to comment quickly about the Korean veterans, and to raise a question. These are men, and perhaps women as well, who were volunteers, who fought for the cause of freedom as did those members of the armed forces in World War I and World War II. I have a concern about those people, especially right now, because a week from this Saturday in the city of Port Colborne in my riding there will be a charter night for the Korean veterans. They have been working hard to get organized and have been attending many of the Legion functions.

The question is a very simple one, Mr. Minister. Are the veterans of the Korean conflict entitled to and eligible for the same benefits to which the veterans of the two world wars are entitled?

La question dont le ministre a parlé a trait au nombre de cas où même une telle aide n'est pas suffisante ou là où l'ancien combattant a besoin de soins prolongés, ce qui signifie environ 3h30 de soins par jour pour chaque malade. C'est à ce sujet que nous voulions intervenir, et un autre principe s'est posé. Nous voulons donner le même accès à tous les anciens combattants, quelle que soit la province dans laquelle ils résident. Nous voulons qu'ils aient les mêmes possibilités d'obtenir des soins prolongés dans l'une des institutions dont nous retenons les services, et c'est vraiment à cet égard que nous tentons de négocier avec les provinces pour qu'elles offrent davantage de lits.

Comme vous pouvez le comprendre, dans le cadre de négociations avec des provinces, on peut difficilement en dire davantage que ce que le ministre a déjà dit jusqu'à ce que l'on soit près d'arriver à un accord quelconque. Je ne pense pas que ce serait tellement utile aux négociations si l'on rendait les chiffres publics à l'heure actuelle.

M. Fretz: Monsieur le ministre, je vous attribuais un document sur lequel je vous faisais des observations, et notre agent de recherche me rappelle qu'il en est l'auteur. Je m'excuse de cette erreur. Quoi qu'il en soit, c'est un bon document, et il est utile.

J'ai une brève observation à formuler au sujet des anciens combattants de la guerre de Corée, et je voudrais aussi soulever une question. Ces anciens combattants sont des hommes et peut-être aussi des femmes qui étaient volontaires, et qui ont combattu pour la liberté comme l'ont fait les membres des forces armées au cours de la Première et de la Seconde guerres mondiales. J'ai une inquiétude à propos de la situation de ces gens, et particulièrement à l'heure actuelle, parce que dans une semaine, à Port Colborne dans ma circonscription, il y aura une soirée d'inauguration pour les anciens combattants de la guerre de Corée. Ils ont travaillé d'arrache-pied pour s'organiser et ont participé à un grand nombre d'activités de la Légion.

Ma question est très simple, monsieur le ministre. Les anciens combattants de la guerre de Corée ont-ils droit aux mêmes avantages que ceux dont bénéficient les anciens combattants des deux guerres mondiales?

[Texte]

Mr. Merrithew: The short answer to that question is absolutely yes. This was extended to them some years ago. I take a particular interest in this group. First of all, I extend my very best wishes to the new group of KVA people. I happen to have a brother who served there in the 22^e Régiment, so I always take an interest in that particular group.

Essentially those people from the time we committed Canadian resources to the Commonwealth Brigade, which was in August 1950—somebody might have to correct me by a month or so—and the people who were on board a boat, or ship, for embarkation to Korea prior to July 27, 1953, are allowed every single benefit that a veteran of World War I or World War II has. That is subject always, of course, to whether they qualify for the programs, but they have exactly the same access as others providing they were within that period. The two dates are very fixed, of course, from August 1950 to setting sail from Canada or Alaska by July 27, 1953. The short answer is yes, they do have access.

Mr. Fretz: I just want to thank the minister. I had asked him for a letter for the charter night for the Korean veterans in Port Colborne. I received it and I just want to acknowledge that in the presence of the committee and thank the minister for it.

Mr. Merrithew: Tell them I will be up to see them too sometime.

Mr. Fretz: Great. I will do that.

Mr. Hicks: Could we touch back on the benefits again for a moment? Mr. Minister, the hardships a surviving spouse faces on the death of a veteran are even compounded by the fact that the benefits are cut off immediately. Is there any consideration being given to allowing these benefits to be extended for some arbitrary length of time—I do not know how long—maybe eight months or maybe perhaps a year even after the death of a veteran?

• 1610

Mr. Merrithew: Your point is well taken. We are very much cognizant of the concern of that. I guess one of the most traumatic things in the world would be for—you know, a veteran who has been a recipient, particularly of a disability pension, as many of them were—for the widow to all of a sudden find they do not even have the comfort and care and friendship of the veteran. So we made that decision to extend their pensions for one full year at the full rate—one full year—afterwards. It used to be one month. So we just did that. And certainly that was extremely well received and it is the Christian way to deal with that.

[Traduction]

M. Merrithew: Oui, absolument. Ils peuvent profiter de ces avantages depuis quelques années. J'ai un intérêt particulier pour ce groupe. Premièrement, j'offre mes meilleurs vœux à la nouvelle Association des anciens combattants de la guerre de Corée. J'ai un frère qui y est allé avec le 22^e régiment. Je m'intéresse donc toujours à ce groupe particulier.

Essentiellement, ces gens, à partir du moment où nous avons contribué des ressources canadiennes à la brigade du Commonwealth, soit en août 1950—quelqu'un voudrait peut-être apporter plus de précisions—et les gens qui étaient à bord d'un bateau ou d'un navire à destination de la Corée avant le 27 juillet 1953 ont droit à tous les avantages qui sont accordés à un ancien combattant de la Première ou de la Seconde guerre mondiale. Évidemment, ils doivent toujours être admissibles au programme, mais ils ont exactement les mêmes droits pourvu qu'ils aient servi à l'intérieur de cette période. Les deux dates sont très précises, évidemment du mois d'août 1950 au départ du Canada ou de l'Alaska avant le 27 juillet 1953. En résumé, ils ont droit aux mêmes avantages.

M. Fretz: Je veux remercier le ministre. Je lui avais demandé une lettre pour la soirée d'inauguration de l'Association des anciens combattants de la guerre de Corée à Port Colborne. Je l'ai reçue, et je voulais le dire en présence des membres du Comité et en remercier le ministre.

M. Merrithew: Et dites-leur que j'irai aussi leur rendre visite un de ces jours.

M. Fretz: Fantastique. Je vais leur transmettre le message.

M. Hicks: Pourrions-nous revenir un peu sur la question des avantages? Monsieur le ministre, la difficulté à laquelle fait face le conjoint survivant au décès d'un ancien combattant est augmentée par le fait que les avantages sont arrêtés immédiatement. Considère-t-on la possibilité de permettre que ces avantages puissent être prolongés pendant un certain temps—je ne sais pas trop combien—peut-être pendant huit mois ou un an après le décès d'un ancien combattant.

M. Merrithew: Votre intervention est tout à fait valable. Nous sommes très conscients de ce problème. Je suppose que l'une des expériences les plus traumatisantes au monde pour la veuve d'un ancien combattant qui a bénéficié d'une pension, et particulièrement d'une pension d'invalidité, comme c'était le cas pour un grand nombre d'entre eux, est de se retrouver du jour au lendemain sans la présence, les soins et l'affection de son mari. Nous avons donc pris la décision de prolonger pendant une année complète, leur pension au complet. Jusqu'à présent la prolongation n'était que d'un mois. Voilà ce que nous avons fait. Cela a été extrêmement bien reçu et j'estime que c'est une façon chrétienne de procéder.

[Text]

Now you have another issue, which I think you may be getting at, and that is that does not apply as well to the VIP. That is, if a veteran was receiving war veterans allowance and was therefore eligible for the independence program, essentially when the veteran recipient dies the spouse will lose that benefit. But we will naturally honour all signed commitments and contracts for shovelling snow, or snowblowing, or whatever, mowing grass, that type of thing. We do that. That is one of the major things before the department that I would appreciate your advice on—whether we should move in that direction—that is, help for the widows, widowers as well incidentally, after the death of their spouse. But at the present time it goes essentially the one month, or we will pay out the contract—any signed contract. It is a major problem for the department.

And again, not everybody agrees, because here you have benefits going to whom?—not to the veteran, but to the surviving spouse, or widow or widower.

Mr. Hicks: Well certainly I think it is great that you can answer my question like that before I ask it—I think that is excellent.

Mr. Merrithew: I knew it was coming, Bob.

Mr. Hicks: Yes, it was coming, and I think if you can give further contemplation to what I think, the widows have been through a lot too, and the widowers—I know there are not many of them, but anyway. . .

Let us shift for a minute now to the Legions in Canada. I think we all have Legion branches. I have one in my riding, but I know some of my colleagues with whom I have discussed Legions have 25 Legions, 28 Legions, and how they get around to them all I do not know. I am very fortunate. So it is certainly a central spot in my riding for all of our veterans. But the problem you always hear at the Legion, of course, is that the veterans are aging and they are passing away and I know I worry about the future of the Legion. Now they have expanded a bit the criteria under which you can apply for membership and I think they are experimenting a little bit, but I wonder now if your ministry. . . Do you see an expanded role for the Legion? Or what do you see as the future of the Legions in Canada? Have you any plans?

Mr. Merrithew: That being a very private organization, Mr. Chairman, obviously they do not come under our purview, but naturally it is a group with which we must work and do work, I can tell you. People forget that the Legion is the largest service organization in Canada. And ironically, despite the fact the veterans are passing on the Legion is not shrinking, it is growing. There was an increase in membership this year, which is interesting. I think they took steps some years ago, and I understand

[Translation]

Une autre question se pose et c'est sans doute celle-ci que vous voulez soulever. En effet, cette mesure ne s'applique pas au Programme pour l'autonomie des anciens combattants (PAAC). C'est-à-dire que si un ancien combattant bénéficiait de l'allocation des anciens combattants et, par là, était admissible au programme pour l'autonomie sa veuve n'aura pas droit aux prestations prévues par ce programme. Cependant, nous honorerons naturellement tous les engagements pris et tous les contrats signés relativement à l'enlèvement de la neige, à l'entretien du gazon, etc. Cela fait partie des propositions essentielles qui ont été faites au ministère et sur lesquelles j'apprécierai de connaître votre avis. Devrions-nous nous orienter dans cette direction, c'est-à-dire aider les veuves de même que les veufs, d'ailleurs, après le décès de leur conjoint. Pour le moment, ces paiements sont prévus pour une durée d'un mois mais nous honorerons les contrats signés. C'est un problème majeur pour le ministère.

En outre, tout le monde n'est pas d'accord, dans la mesure où les prestations ne sont pas versées à l'ancien combattant mais au conjoint survivant, c'est-à-dire au veuf ou à la veuve.

M. Hicks: Je suis très heureux que vous puissiez répondre à ma question avant même que je l'aie posée. C'est excellent.

M. Merrithew: Je savais que vous alliez la poser, Bob.

M. Hicks: Oui, j'allais vous la poser et ce serait une bonne chose que vous envisagiez ce que j'ai en tête. Je crois que les veuves ont beaucoup souffert, et les veufs aussi, bien qu'ils soient moins nombreux. . .

J'aimerais consacrer quelques minutes au problème de la Légion canadienne. Je crois que nous avons tous des sections de la Légion canadienne dans nos circonscriptions. Je sais que j'en ai une, et que certains de mes collègues en ont jusqu'à 25 ou 28. Je me demande comment elles se débrouillent. La section locale de la Légion canadienne représente un pôle d'attraction pour tous les anciens combattants de ma circonscription. Cependant, le problème dont on entend constamment parler, c'est que les anciens combattants vieillissent et qu'ils disparaissent les uns après les autres. Je m'inquiète beaucoup de l'avenir de la Légion. On a un petit peu modifié les critères qu'il faut remplir pour pouvoir adhérer à la Légion et je crois que l'on a un petit peu innové, mais je voudrais savoir si votre ministère. . . Pensez-vous que la Légion est appelée à jouer un rôle plus vaste? Comment voyez-vous l'avenir de la Légion au Canada? Avez-vous des plans?

M. Merrithew: Il s'agit d'une organisation très privée, monsieur le président, et de toute évidence, la Légion ne relève pas de notre compétence. C'est cependant un groupe avec lequel nous devons travailler et avec lequel nous travaillons, je puis vous l'assurer. Les gens ont tendance à oublier que la Légion constitue la plus grande organisation philanthropique au Canada. Paradoxalement, bien que le nombre des anciens combattants diminue, la Légion ne diminue pas mais augmente. Le nombre de ses

[Texte]

they took another one; that is, to allow the sons and daughters and people who served in the reserves or militia—as did I after the war—to become full ordinary members of that.

I just came back on the weekend—I met with the Ontario branch, Ontario command of the Royal Canadian Legion, and addressed them and met with them. I think they were undertaking, and maybe they have made that decision—I should have checked before I came here—to even now allow grandsons and granddaughters of veterans for full membership in the Legion.

Let me tell you, they do grand work on behalf of the veterans. They are in every little community in my province. They are very much a centre, a focus of community activity and of service—not only service to veterans but service to young people, youths, track and field, families of deceased veterans. I mean, they just do such great work—little league, everything, and thank God we have the Legion. I am telling you, they have been very, very supportive.

• 1615

I did meet about a week and a half ago with Gaston Garceau and Fred Williams, the first vice-president, and Fred Hennington, their secretary-treasurer, and their national service officer, regarding their brief to us on the resolution. We tried to respond to them. For example, the VIP grew out of their recommendations.

So we will be listening to them, and I suggest you will too. But they do just great work, and while we do not control them, we very much treasure the advice and the support they give us. I will tell you, when the Legion calls me for a meeting, they are going to get a meeting.

M. Marc Ferland (député de Portneuf): Monsieur le ministre, je voudrais revenir à la question des anciens combattants de Dieppe. J'ai reçu une lettre de M. Giguère, vous en avez fait allusion tout à l'heure, sauf que M. Giguère dans sa lettre du 18 avril, dit que le Canada verserait des sommes d'argent aux anciens combattants alliés. J'ai ici des copies du budget de votre ministère et je ne retrouve pas l'endroit où figurent ces crédits. Qu'est-ce que ça représente comme montant d'argent ce que M. Giguère dénonce dans sa lettre?

Mr. Merrithew: *Merçi.* Maybe I should turn this over for the details, because it affects several major groups, nationalities other than Canadian.

[Traduction]

adhérents a augmenté cette année, ce qui est intéressant. Des mesures nouvelles ont été prises il y a quelques années et encore récemment, je crois. Il a été décidé que les fils et les filles de personnes ayant servi dans la réserve ou dans la milice, comme je l'ai fait après la guerre, seraient autorisés à devenir des membres ordinaires à part entière de la Légion.

Je suis rentré pendant la fin de semaine... J'ai rencontré les responsables de la section de l'Ontario, le commandement ontarien de la Légion royale canadienne, et je leur ai parlé. Ils avaient l'intention, et peut-être ont-ils déjà pris cette décision, j'aurais dû me renseigner avant de venir ici, de permettre également aux petits-enfants des anciens combattants de devenir membres à part entière de la Légion.

Permettez-moi de vous dire qu'ils font un travail exceptionnel au nom des anciens combattants. Ils sont actifs dans toutes les petites collectivités de ma province. Les sections de la Légion constituent un centre, un foyer d'activités et de services communautaires, destinés non seulement aux anciens combattants mais également aux jeunes, aux associations d'athlétisme, aux membres des familles des anciens combattants décédés. Ils font de l'excellent travail, ils s'occupent des petites ligues, de tout, vraiment et je remercie Dieu de nous avoir donné la Légion. Je vous le répète, ils nous beaucoup, beaucoup aidés.

Il y a environ une semaine et demie, j'ai rencontré Gaston Garceau et Fred Williams, le premier vice-président, ainsi que Fred Hennington, leur secrétaire-trésorier, et leur agent national d'aide sociale pour discuter de leur mémoire. Nous avons tenté de tenir compte de leurs besoins. Par exemple, le PAAC est né de leurs recommandations.

Nous allons donc rester à leur écoute et je vous demanderais de faire de même. Ils font du bon travail et même s'ils ne relèvent pas de nous, nous comptons sur leurs conseils et leur appui. Laissez-moi vous dire que si la Légion me demande une rencontre, je vais la leur accorder.

Mr. Marc Ferland (Portneuf): Mr. Minister, I would like to come back to the issue of the Dieppe veterans. I received a letter from Mr. Giguère to which you referred earlier, except that in his letter of 18th of April, Mr. Giguère says that Canada will be paying out money to allied veterans. I have here copies of your department's estimates, but I cannot find the place where these votes are shown. What amount do the payments referred to by Mr. Giguère represent?

M. Merrithew: *Thank you.* Je devrais peut-être me tourner vers quelqu'un d'autre pour les détails parce que la question touche plusieurs groupes importants de nationalité autre que canadienne.

[Text]

M. Broadbent: Monsieur le président, je ne suis pas certain qu'on trouve dans les prévisions le détail concernant les anciens combattants alliés. Mais nous avons nécessairement les chiffres au Ministère et nous pourrions les fournir au Comité et au député.

M. Ferland: J'apprécierais énormément.

Mr. Merrithew: Explain who they are now.

M. Broadbent: Si je peux, monsieur le président. La loi permet aux anciens combattants alliés qui ont résidé au Canada pendant dix ans d'avoir les allocations d'anciens combattants; il s'agit de gens pauvres. C'est particulièrement le cas, je pense, dans la région de Montréal, où le nombre des anciens combattants alliés a augmenté substantiellement. Cela coûte de plus en plus chaque année.

M. Ferland: Très bien. Alors, j'apprécierais avoir les chiffres ainsi que les règles qui régissent cela. Je remarque que dans les énoncés du budget, on parle de:

Contributions accordées aux anciens combattants afin de les aider à payer les coûts de soins médicaux non couverts par les programmes de soins médicaux provinciaux.

Sauf erreur, l'assurance-maladie au Canada est universelle à travers le pays, et je crois que les anciens combattants en tant que citoyens canadiens ont accès gratuitement à tous les services hospitaliers ou autres à travers le pays. À moins d'avoir mal compris, je crois qu'ils ont accès à tous ces services-là.

Or, je vois que dans le budget on parle d'un montant d'à peu près 94 millions de dollars en chiffre rond-là, que l'on transférerait aux provinces pour des services qui ne seraient pas couverts. Est-ce qu'on peut savoir ce que ça représente comme services? Qu'est-ce que c'est au juste que cela? Ce n'est pas tellement clair dans le document. J'aimerais avoir des éclaircissements là-dessus.

M. Broadbent: Monsieur le président, c'est une bonne question. Une question un peu délicate. C'est vrai, en principe, que tous les anciens combattants ont droit à tous les bénéfices comme citoyens d'une province. De façon générale c'est vrai. Mais ce n'est pas vrai universellement.

En ce qui concerne les coûts pour les transferts aux provinces, il s'agit des paiements pour les lits où les anciens combattants ont droit de façon prioritaire. Derrière cela, il y a toujours les accords qui datent, comme le ministre l'a dit, depuis fort longtemps.

• 1620

Par exemple, dans le cas des coûts pour la santé. C'est vrai que dans presque toutes les provinces on a une forme d'augmentation de paiements pour les citoyens de l'âge d'or en ce qui concerne peut-être les médicaments. Mais on ne trouve pas cela dans toutes les provinces. Or, nos anciens combattants, qui en ont le droit, ont accès à un programme pour payer leurs médicaments, par exemple.

[Translation]

Mr. Broadbent: Mr. Chairman, I am not sure if the estimates give any details about allied veterans. But the department does have the figures and we could make them available to this committee and to the member.

Mr. Ferland: I would greatly appreciate that.

M. Merrithew: Pouvez-vous nous dire de qui il s'agit?

Mr. Broadbent: If I may, Mr. Chairman, the law entitles allied veterans who have lived in Canada for 10 years to receive the veteran's allowance. These are poor people, particularly, I think, in the Montreal area where the number of allied veterans has increased substantially. The costs are rising each year.

Mr. Ferland: Very well. I would appreciate receiving the figures as well as the applicable regulations. I note that the estimates refer to:

Contributions to veterans to assist in defraying costs of extended health care not covered by provincial health programs.

Unless I am mistaken, health care in Canada is universal and I think that, as Canadian citizens, veterans have free access to all hospital and other services throughout the country. Unless I am mistaken, I believe they have access to all those services.

Yet the estimates show that about \$94 million or so will be transferred to the provinces for services that are not covered. Could we get an idea of what those services are? What exactly does that mean? It is not very clear in the document. I would like some clarification on that point.

Mr. Broadbent: Mr. Chairman, that is a good question. The issue is somewhat sensitive. It is true that, in principle, all veterans are entitled to all benefits as residents of a province. Generally, that is true, but not universally.

The funds transferred to the provinces are to pay for beds to which veterans are entitled on a priority basis. And behind that, there are always the agreements that date back to a long time, as the minister has pointed out.

For example, in the case of health care costs, it is true that in almost all provinces, there has been some form of increase in payments to senior citizens for, let us say, medication. But that is not the case in all provinces. Eligible veterans, on the other hand, have a program to help pay for medication, for example.

[Texte]

M. Ferland: Cela répond en partie à ma question, mais ce n'est pas tellement clair. Selon moi, l'assurance-maladie au Canada est universelle. Peu importe la province où je demeure, j'ai accès en tant que citoyen canadien à tous les services de santé. Or je vois ici que dans le cas des anciens combattants, dans certaines provinces dont j'aimerais bien avoir les noms et quelques détails là-dessus... Bref! Cela m'intéresse de voir pourquoi le gouvernement fédéral paierait quand même 95 millions de dollars—ce n'est pas des *peanuts*—aux provinces en plus de tous les transferts qu'il leur fait pour subventionner et soutenir les services de santé. J'essaie de comprendre, en tout cas, le lien qu'il y a entre les deux et j'avoue... Je comprends qu'à une certaine époque l'assurance-maladie universelle n'existait pas, et ce à l'époque où le ministère des Anciens combattants et ces programmes ont été créés, car il n'y avait pas de politique nationale de la santé. Mais à partir du moment où il y a une politique nationale en matière de santé, j'essaie de comprendre pourquoi certaines provinces, monsieur le président, chargeraient des frais supplémentaires au gouvernement fédéral pour donner des soins aux anciens combattants en particulier.

M. Broadbent: Monsieur le président, peut-être puis-je soulever deux aspects. D'abord, l'accès à un programme universel c'est vrai mais, pour les soins à long terme, dans les provinces atlantiques par exemple on ne trouve pas de bénéfice assuré pour soins dits à long terme. Ce n'est pas dans l'universalité des soins médicaux.

L'autre aspect, et vous avez raison, les bénéfices aux anciens combattants existaient avant l'universalité des soins médicaux et, pour cette raison, certaines provinces en introduisant le programme ont dit: cet aspect-là, ce n'est pas pour les anciens combattants parce que c'est le DVA qui paie.

M. Ferland: D'accord.

M. Broadbent: Maintenant, dans les accords que nous allons négocier avec les provinces, nous voudrions bien régler ce problème-là.

M. Ferland: Très bien.

The Chairman: Mr. Ferland, are you concluding?

M. Ferland: J'apprécierais, monsieur le président, que les fonctionnaires du ministère puissent nous remettre, par écrit la répartition de ces frais-là, avec les raisons. Les négociations que vous devez entamer avec les provinces, pouvez-vous me dire dans quelle direction se dirigent-elles, de façon à ce que je sois un petit peu plus au courant pour être capable d'aider dans le cas de démarches?

The Chairman: Perhaps it is appropriate that I inform the committee that we will be concluding this meeting at 4.45 p.m.

Mr. Benjamin: Could I have a supplementary to Mr. Ferland's question? Of the \$95 million Mr. Ferland was talking about, is any of that paid to the provinces where they charge a premium? You have to pay anywhere from

[Traduction]

Mr. Ferland: That answers part of my question, but it is not very clear. In my opinion, health care in Canada is universal. Regardless of my province of residence, I am entitled to all health care services as a Canadian citizen. Yet I see here that in the case of veterans living in certain provinces... I would like to know which ones and have a few details on that... in short, I would like to know why the federal government is still paying out \$95 million—and that is not peanuts—to the provinces in addition to all other transfer payments to cover health services. I am trying to understand the relationship between the two and I must admit... I realize that universal health care was not always around when the Department of Veterans Affairs and these programs were set up because there was no national health policy. But now that there is a national health policy, I would like to know why, Mr. Chairman, certain provinces are charging additional costs to the federal government for health care to veterans in particular.

Mr. Broadbent: Mr. Chairman, I would like if I may to raise two points. First, there is access to a universal program, it is true, but in the Atlantic provinces, for example, there are no guaranteed benefits for extended care. That is not included in the universal health care program.

The other point, and you are right, benefits to veterans existed before universal health care and, for that reason, some provinces said when they introduced the program that that aspect was not for veterans because it was paid for by DVA.

Mr. Ferland: All right.

Mr. Broadbent: We would now like to settle that issue in the agreements we will be negotiating with the provinces.

Mr. Ferland: Very well.

Le président: Monsieur Ferland, voulez-vous terminer?

Mr. Ferland: I would appreciate, Mr. Chairman, having department staff give us a breakdown of those costs in writing, along with the rationale. Could you tell me what direction the negotiations you will be undertaking with the provinces will take so that I can be in a better position to answer any queries?

Le président: Je devrais peut-être vous dire que cette réunion se terminera à 16 h 45.

M. Benjamin: J'aurais une question à ajouter à celle de M. Ferland. Est-ce qu'une partie des 95 millions de dollars dont parlait M. Ferland est versée aux provinces qui prélèvent des primes d'assurance-maladie? Les primes

[Text]

\$300 to \$600 a year for a hospital medical care premium. For the veteran in severe financial straits and entitled to allowances and a pension, is any of that amount to cover hospital and doctor premiums paid to the provinces?

• 1625

Mr. Broadbent: With your permission, Mr. Chairman, could we have a look to see if we can find the answer to that? I want to get it right and not give you a bum steer. Perhaps we could answer before the meeting is over.

Mr. Darling: Mr. Minister, checking your budget, I guess you are to be commended in this time of stress and reduction that you are able to present a budget that is going to provide an increase for our veterans. I heard you mention the figure 20 years. How many veterans do we have? Is there a ballpark figure for how many there are now in Canada?

Mr. Merrithew: Yes, it is estimated that in 1989 there are 633,000 veterans, of whom about 230,000 receive some sort of service from the Government of Canada, an allowance or a pension payment or a POW payment or VIP or drug care; whatever.

Mr. Darling: So there are 400,000 who are on their own, healthy and so on. But probably still down the road they would become eligible for some assistance because of aging.

Mr. Merrithew: Yes, there is no question. I would have thought there might be even more receiving benefits from the Government of Canada. We must remember that one out of every three people over 65 in this country has seen service. So it is in the upper end of our group. Of course that number will be declining.

My deputy may have figures, because I think it is an important thing you are getting at, Stan, on what is going to happen and where we are going. Only about 5% of our money is now spent on First World War veterans, because they average 90 or over. Even our Second World War average age 68. Korea vets are 58. So they are all aging.

Maybe the deputy can give you a fact or two. He has one I know is very interesting to me.

Mr. Broadbent: I regret I do not have in my head a year-by-year projection. The minister spoke about the veteran population. If we look purely at the currently eligible veteran population, eligible for pensions, WVA, VIP, and all the rest of it, I can tell you this, because it is

[Translation]

d'assurance-maladie peuvent coûter de 300\$ à 600\$ par année. Dans le cas d'un ancien combattant qui reçoit des allocations et une pension et qui connaît de graves difficultés financières, est-ce que cela comprend les primes d'assurance-maladie versées aux provinces?

M. Broadbent: Avec votre permission monsieur le président, nous pourrions peut-être essayer de voir si nous ne pouvons pas trouver la réponse à cette question? Je voudrais que les choses soient claires. Je ne voudrais pas vous induire en erreur. Nous tâcherons de vous donner une réponse avant la fin de la réunion.

M. Darling: Monsieur le ministre, pour en revenir à votre budget, je crois qu'il faut vous féliciter d'avoir pu, dans cette période de stress et de restrictions budgétaires, présenter un budget qui comporte en fait une augmentation pour nos anciens combattants. Je vous ai entendu cité le chiffre de 20 ans. Combien d'anciens combattants avons-nous? Savons-nous approximativement combien il y a d'anciens combattants au Canada?

M. Merrithew: Oui, on estime qu'en 1989 il y avait 633,000 anciens combattants, dont environ 230,000 reçoivent certains services du gouvernement du Canada, sous forme d'allocations, de prestations de pension, de paiements à titre de prisonniers de guerre, de paiements au titre du Programme pour l'autonomie des anciens combattants ou d'un programme de soins médicaux.

M. Darling: Cela signifie donc qu'il y en a 400,000 qui sont en bonne santé et ne reçoivent rien. Cependant, il est probable qu'en vieillissant ils deviendront admissibles à une certaine forme d'aide.

M. Merrithew: Oui, c'est indéniable. J'aurais pensé qu'ils auraient été plus nombreux à recevoir des prestations du gouvernement du Canada. Il ne faut pas oublier qu'une personne âgée de plus de 65 ans au Canada sur trois a servi dans les Forces canadiennes. Ces personnes constituent la majorité du groupe dont nous parlons. Mais bien sûr leur nombre va diminuer.

Mon sous-ministre a peut-être des chiffres à vous donner. En effet, je crois que vous avez raison: ce qui va se passer et la direction que nous allons prendre sont des questions très importantes. Environ 5 p. 100 seulement de notre budget est actuellement consacré aux anciens combattants de la Première Guerre mondiale, dans la mesure où ils ont en moyenne 90 ans ou plus. Les anciens combattants de la Seconde Guerre mondiale ont en moyenne 68 ans. Les anciens combattants de la Guerre de Corée ont en moyenne 58 ans. Mais ils vieillissent tous.

Le sous-ministre pourra peut-être vous citer quelques chiffres. Je sais qu'il a un chiffre qui m'intéresse personnellement beaucoup.

M. Broadbent: Je regrette de ne pas avoir en tête les prévisions année par année. Le ministre a parlé de la population des anciens combattants. Si nous nous arrêtons uniquement aux anciens combattants qui sont admissibles à une pension, à une allocation, au Programme pour

[Texte]

a figure that has stuck in my mind and it is very significant for long-term care planning. By the turn of the century we will have more than 100,000 eligible veterans whose age is at least 75. That is the group that obviously is going to pose a lot of challenges to us.

Mr. Merrithew: That is only 11 years away.

Mr. Darling: The 230,000 who are receiving benefits and courses pass from the picture. Some of the 400,000 are going to replace them. Is that not correct?

Mr. Merrithew: Yes, there is no question.

The other thing that allows us a measure of flexibility is that war veterans allowance is essentially an economic income support program, and it is based on a modified income test. But as those people get to age 65, they switch over and get what everybody else gets, the universal old age pension program. That frees up a little money each year for us to do other things with. We are very fortunate in that regard. That means we are allowed to apply those dollars to other programs, such as health care, which is growing at an amazing rate.

Mr. Darling: Is the VIP program, which is certainly a very, very, popular one, in which a veteran reaches a certain age but he has the capacity such that he can carry on and look after his home and so on, subject to a means test?

Mr. Merrithew: I just want to make sure I am absolutely right in this. We made several changes to that, Mr. Darling.

The vets, the applicants, must be eligible for war veterans allowance, which means they must have a modified need test need. In other words, they must have an identified need. The other ones who are eligible for it are those people on pensions, disability pensions, who automatically are eligible for a pension condition, are automatically eligible for VIP. So you have those two classes, two ways to break into VIP.

• 1630

Mr. Darling: In other words, they would have had to have been able to apply for a pension or been in receipt of some benefit in order to be eligible for the VIP program.

Mr. Merrithew: Yes. That is a very good point you are making here. If they are eligible under disability pension,

[Traduction]

l'autonomie des anciens combattants, etc., nous avons affaire à un chiffre que je connais. C'est un chiffre qui m'est resté dans la tête et qui est très important du point de vue de la planification à long terme des soins. D'ici la fin du siècle, nous aurons plus de 100,000 anciens combattants admissibles qui seront âgés d'au moins 75 ans. De toute évidence, c'est ce groupe qui va nous poser des défis.

M. Merrithew: Ce n'est que dans 11 ans.

M. Darling: Les 230,000 anciens combattants qui reçoivent actuellement des prestations et des cours vont disparaître du paysage. Ils vont être remplacés par certains des 400,000 qui restent. N'est-ce pas exact?

M. Merrithew: Oui, c'est incontestable.

L'autre élément qui nous laisse une certaine marge de manoeuvre, c'est que l'allocation des anciens combattants est essentiellement un programme de soutien du revenu et ce programme se fonde sur un nouvel examen des ressources. À partir du moment où ces personnes atteignent l'âge de 65 ans, elles deviennent admissibles comme tout le monde au programme universel de pensions de vieillesse. Chaque année, cela libère des fonds que nous pouvons utiliser à d'autres fins. À cet égard, nous avons beaucoup de chance. Cela veut dire que nous pouvons utiliser ces fonds pour d'autres programmes, comme les soins de santé, qui augmentent à un rythme impressionnant.

M. Darling: Le Programme pour l'autonomie des anciens combattants est un programme extrêmement populaire. Si j'ai bien compris, c'est un programme qui permet aux anciens combattants qui ont atteint un certain âge de continuer à s'occuper d'eux-mêmes et de leur maison, sous réserve toutefois qu'un examen de leurs ressources ait été effectué.

M. Merrithew: Je voudrais seulement m'assurer que je ne me trompe pas. Nous avons apporté plusieurs changements à ce programme, monsieur Darling.

Les anciens combattants qui font une demande en vertu de ce programme, doivent être admissibles à l'allocation destinée aux anciens combattants. Cela veut dire qu'ils doivent se soumettre à un examen modifié de leurs ressources. En d'autres termes, ils doivent prouver qu'ils ont besoin de ce programme. Ceux qui bénéficient d'une pension, d'une pension d'invalidité, deviennent automatiquement admissibles au Programme pour l'autonomie des anciens combattants. Il y a donc deux catégories d'anciens combattants susceptibles de bénéficier du Programme pour l'autonomie.

M. Darling: En d'autres termes, pour être admissibles au Programme pour l'autonomie des anciens combattants, ils doivent déjà bénéficier d'une pension, ou bien être en mesure d'en demander une.

M. Merrithew: Oui. Vous avez tout à fait raison. S'ils sont admissibles à une pension d'invalidité, ils sont

[Text]

yes, they would be. For example again, getting back Mr. Guigère's letter, at the bottom of the first page they are suggesting that the VIP, which all ex-POWs should be qualified for. What they are suggesting, almost as a matter of course is that even if there was a Dieppe veteran who was a millionaire they should have the Government of Canada mow their lawns. That really flies in the face of what we should be doing, and where that money should go. We do not do it for pensioners either.

Mr. Benjamin: I hope you can find one.

Mr. Merrithew: Listen, there is an awful lot of money in there. You rest assured that some of them have done very well in life.

Mr. Darling: One other thing that you mentioned was that certainly there is a shortage of beds, and that you are looking down the road a long way with problems to try to work out a supply of beds when the time comes.

On this I would assume the provinces would be saying that because of austerity they have got so many beds, in my particular case in the hospital in Perry Sound and two or three others there, and they have just closed that wing down. That would be a case where your department might look at that and if there is sufficient need for veterans in that area, then that wing could be opened up, and I assume it would be run by the hospital, and you would pay it. Is that a possibility?

Mr. Merrithew: It could be a possibility. For Ontario we have not done badly. You probably know what we are doing at Sunnybrook and in London, but remember health care in hospitals is essentially a provincial responsibility. We have decided many, many years ago, the Government of Canada, that we are going to do something special for our vets. We, national government, federal government, are going to look after them. However, when we go in and say, now we wish to make sure our vets in the future are looked after, you have to do it in concert with the government in whose responsibility that is held, and that is the provincial government.

It is a matter of negotiations. You have to take into consideration what they see to be the priorities. That brings up a problem, as I mentioned, in Quebec, where the beds tend to be one area. Obviously we as a government cannot afford to put beds in every nook and cranny in this country. You cannot do that, and it would not make medical sense to do it anyway. That is a matter of very difficult negotiation with the provinces, some of whom are far more cooperative than others.

[Translation]

automatiquement admissibles au PAAC. Par exemple, pour en revenir à la lettre de M. Giguère, au bas de la première page, on demande que tous les anciens prisonniers de guerre aient droit au Programme pour l'autonomie des anciens combattants. D'après cette lettre, même si un ancien combattant de Dieppe est devenu millionnaire, cela ne l'empêche pas d'avoir droit à ce que le gouvernement du Canada tonde sa pelouse. Il me semble que cela va à l'encontre de ce que nous devrions faire. Ce n'est pas ainsi que cet argent devrait être dépensé. Nous ne le faisons pas non plus pour les retraités.

M. Benjamin: Ce serait bien que vous puissiez en trouver un.

M. Merrithew: Ecoutez, il y a des gens qui ont beaucoup d'argent. Rassurez-vous, certains se sont très bien débrouillés dans la vie.

M. Darling: Vous avez également signalé une pénurie de lits, et vous nous avez dit qu'à long terme, il y aurait peut-être des difficultés à trouver suffisamment de lits, quand on en aura besoin.

A ce sujet, je suppose que les provinces diront que c'est à cause des mesures d'austérité qu'elles se retrouvent avec trop de lits. Je connais personnellement le cas d'un hôpital de Parry Sound et de deux ou trois autres hôpitaux de la région, qui viennent de fermer une aile. Votre ministère ne pourrait-il pas se pencher sur la question? Si, dans cette région, un nombre suffisant d'anciens combattants ont besoin de lits, ne pourrait-on pas réouvrir cette aile? Je suppose que ce programme serait géré par l'hôpital et que c'est vous qui paieriez. Pensez-vous que c'est une possibilité?

M. Merrithew: Cela pourrait être une possibilité. En Ontario, la situation n'est pas si mauvaise. Vous savez sans doute ce que nous faisons à Sunnybrook et à London. N'oubliez pas que les soins de santé en milieu hospitalier relèvent essentiellement de la compétence des provinces. Il y a de très nombreuses années, le gouvernement du Canada a pris la décision de faire quelque chose pour ses anciens combattants. Nous, c'est-à-dire le gouvernement national, le gouvernement fédéral, nous allons nous occuper d'eux. Cependant, chaque fois que nous voulons prendre des mesures pour garantir, qu'à l'avenir, on s'occupera des anciens combattants, nous devons consulter les gouvernements qui sont compétents en la matière, à savoir les gouvernements provinciaux.

C'est une question de négociation. Il faut tenir compte des priorités des provinces. Cela soulève un problème au Québec, comme je l'ai mentionné, où les lits d'hôpitaux tendent à être concentrés en une seule région. En tant que gouvernement, nous ne pouvons évidemment pas nous permettre d'installer des lits dans tous les coins et recoins du pays. Cela est impossible et, d'un point de vue médical, cela serait insensé. C'est un sujet qui fait l'objet de négociations très difficiles avec les provinces, certaines se montrant plus coopératives que d'autres.

[Texte]

The Chairman: Thank you very much, Mr. Darling. I am going to go to Mr. Benjamin. We have until about 4.45 p.m.

Mr. Benjamin: Why, what is going on then, the vote or something? Votes?

The Chairman: That was the time we had indicated to the minister, Mr. Benjamin—

Mr. Benjamin: You can always have them back.

The Chairman: —that we would have them before our committee.

Mr. Benjamin: Before I go on to other questioning, I want to say to Gerry please do not use the argument regarding the Mac-Paps that there were some Canadians who fought on the side of the fascists. Anybody who volunteered, or otherwise, to fight on the side of fascism or dictatorship of any kind it seems to me is automatically not eligible for consideration by this committee or by this government.

Similarly, it has been thrown to me when I raised this matter with previous ministers of Veterans Affairs about the Mac-Paps. They said if you are going to do anything for them, you have to do something to 18,000 Canadians who volunteered to fight in Vietnam. Now what they volunteered for was to fight for one dictatorship against another dictatorship, and surely it is not the same. They are not comparable. All these fellows were was a couple of years ahead of their time in fighting for freedom and democracy. That is all, and all I am asking for is some recognition for them.

• 1635

Mr. Merrithew: Les, I am not taking sides. I am stating an historical fact. I think it would be worthwhile if we dug out that report and had a look at it, because they had some very strong feelings about that particular issue. Certainly it would be in your best interest and in my best interest to review that.

Mr. Benjamin: I wish you would. I think it would be useful if this committee could have the representatives of those few survivors of the Mackenzie-Papineau Battalion appear before the committee and present their case. It was done a number of years ago under a previous administration and the then Minister of Veterans Affairs called them mercenaries. They paid their own way over there and did not get paid while they were there, but they called them mercenaries.

Mr. Merrithew: It was done two years ago as well, in 1987.

Mr. Benjamin: What nonsense.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, monsieur Darling. Je vais maintenant donner la parole à M. Benjamin. Nous avons jusqu'à environ 16 h 45.

M. Benjamin: Pourquoi? Que se passe-t-il? Y a-t-il un vote?

Le président: C'est l'heure que nous avons indiquée au ministre, monsieur Benjamin. . .

M. Benjamin: Nous pouvons toujours leur demander de revenir.

Le président: Nous leur avons indiqué que notre Comité les recevrait jusqu'à cette heure-là.

M. Benjamin: Avant de passer à une autre question, j'ai quelque chose à dire à Gerry. En ce qui concerne les Mac-Paps, je vous prie de ne pas avancer l'argument selon lequel certains Canadiens auraient combattu du côté des fascistes. J'estime que quiconque a combattu, ou s'est porté volontaire pour combattre du côté du fascisme ou de la dictature, quelle qu'elle soit, devrait être automatiquement exclu des travaux de ce Comité ou de ce gouvernement.

C'est exactement le même argument que l'on m'a renvoyé chaque fois que j'ai soulevé la question des Mac-Paps auprès des précédents ministres des Affaires des anciens combattants. On m'a répondu que si l'on faisait quelque chose pour ces gens-là, il faudrait faire la même chose pour les 18,000 Canadiens qui se sont portés volontaires pour aller se battre au Vietnam. Or, ce n'est pas du tout la même chose. Ils se sont portés volontaires pour combattre une dictature en lutte contre une autre dictature. Ces situations ne sont pas comparables. En partant se battre pour la liberté et la démocratie, tous ces hommes étaient en avant de deux ans sur leur temps. C'est tout. Et tout ce que je demande, c'est qu'on le reconnaisse.

M. Merrithew: Les, il ne s'agit pas de prendre parti. Je ne fais qu'énoncer un fait historique. Je crois que ce sera une bonne chose que nous retrouvions ce rapport et que nous le regardions, car je crois qu'ils ont des sentiments très forts là-dessus. Je crois que nous aurions tous intérêt à revenir sur ce rapport.

M. Benjamin: Je souhaite que vous le fassiez. Je crois qu'il serait utile que ce Comité invite les représentants des quelques survivants du Bataillon Mackenzie-Papineau à comparaître devant lui et à exposer leur cas. Cela a été fait il y a quelques années sous une autre administration, et le ministre des Affaires des anciens combattants de l'époque les avait traités de mercenaires. C'est à leurs propres frais qu'ils se sont rendus là-bas, ils n'ont pas été payés et ils se font traiter de mercenaires.

M. Merrithew: Cela s'est également passé il y a deux ans, en 1987.

M. Benjamin: Quelle absurdité.

[Text]

I want to pursue the matter of chronic care beds with the minister and Mr. Broadbent. If you go to any city in Canada there is a waiting list as long as your arm for chronic care beds. Some of them will be veterans, but not a high proportion. What is going on in the course of negotiations for increasing the number of chronic care beds? Is your department offering to help with capital funding or operational funding or per diem costs for a certain number of beds in any given location? What are you offering to the provinces by way of getting more chronic care beds for veterans?

Mr. Merrithew: I will ask the deputy to reply to that. But you should understand that there is a very unequal kind of demand on those beds no matter where you go. It is not a line-up in every area in Canada. For example, in Fredericton, New Brunswick, there are vacant beds. It is under-utilized. In a wing of the London Psychiatric Institute they have 110 beds, of which only 50% are utilized. This means the ratio of health care workers to the vet is about 2:1. Secondly, many of them are not really psychiatric patients. So it depends on where you go.

I am going to ask the deputy to come in on that. But it is not automatic, Les, that there is a big line-up everywhere.

Mr. Benjamin: Your negotiations would be different with each province.

Mr. Merrithew: Absolutely. Yes, their needs are totally different.

Mr. Broadbent: I will add to what my minister has said, with the preamble that I have to be very careful, Mr. Benjamin. The negotiations, once they become conducted in public, take on a somewhat different appearance.

The minister has gone to each province, indicating the number of beds we are interested in having for a 20-year period, the period of peak demand. The federal government is prepared to make a healthy, capital contribution towards such beds. In the vast majority of provinces the operating costs for contract beds are borne by the provinces. That does not happen in every province. I think that is about as far as I can go in terms of giving you a feel for the approach.

Mr. Benjamin: Is there any contribution to capital costs?

Mr. Broadbent: Oh, yes, sir.

The Chairman: Thank you. Mr. Ferland.

[Translation]

J'aimerais revenir avec le ministre et M. Broadbent sur la question des lits pour soins chroniques. Dans n'importe quelle ville du Canada, il existe aujourd'hui une liste d'attente longue comme le bras pour des lits de soins chroniques. Dans certains cas, la demande vient d'anciens combattants, mais je crois que le pourcentage n'est pas très élevé. Que se passe-t-il donc au niveau des négociations visant à augmenter le nombre des lits de soins chroniques? Votre ministère va-t-il proposer d'octroyer des subventions d'équipement ou des subventions d'exploitation ou bien de payer les coûts journaliers d'un certain nombre de lits, dans certains endroits du pays? Qu'allez-vous offrir aux provinces afin que les anciens combattants puissent bénéficier d'un plus grand nombre de lits de soins chroniques?

M. Merrithew: J'aimerais demander au sous-ministre de répondre à cette question. Vous devez cependant comprendre que la demande pour ce type de lits est très inégale, et varie beaucoup d'un endroit à l'autre du Canada. Il n'y a pas de listes d'attente partout. Par exemple, il y a des lits vides à Fredericton (au Nouveau-Brunswick). Les lits sont sous-utilisés. Autre exemple, dans une des ailes de l'Institut psychiatrique de London, 50 p. 100 seulement des 110 lits sont occupés. Cela veut dire que le ratio du nombre des travailleurs de la santé par rapport à celui des anciens combattants est de l'ordre de 2 pour 1. Deuxièmement, nombre d'entre eux ne sont pas vraiment des patients psychiatriques. Tout dépend de l'endroit où vous allez.

J'aimerais demander au sous-ministre de vous répondre là-dessus. Mais il n'y a pas automatiquement une liste d'attente partout, Les.

M. Benjamin: Vous devriez avoir une base de négociations différente pour chaque province.

M. Merrithew: Absolument. C'est vrai que les besoins sont totalement différents.

M. Broadbent: Je voudrais ajouter quelques mots à ce qu'a dit mon ministre, mais je serai cependant très prudent, monsieur Benjamin. À partir du moment où des négociations sont menées en public, elles prennent un tour un peu différent.

Le ministre s'est rendu dans chaque province, et il a indiqué le nombre de lits que nous souhaitions avoir pour une période d'une vingtaine d'années, c'est-à-dire quand la demande sera la plus forte. Le gouvernement fédéral est prêt à apporter une contribution importante en capital, pour que l'on puisse atteindre le nombre de lits requis. Dans la majorité des provinces, les coûts d'exploitation des lits obtenus par contrat sont assumés par les provinces. Cela n'est pas le cas partout. Je crois que c'est tout ce que je puis vous dire là-dessus.

M. Benjamin: Prévoit-on une contribution pour les coûts d'immobilisation?

M. Broadbent: Oui, monsieur.

Le président: Merci. Monsieur Ferland.

[Texte]

M. Ferland: Merci beaucoup, monsieur le président. J'ai une très courte question, monsieur le ministre. Votre ministère se préoccupe présentement des anciens combattants des deux grandes guerres et de la guerre de Corée. Est-ce qu'il se préoccupe aussi des militaires qui servent depuis bien des années au niveau des casques bleus et qui sont blessés ou tués en action commandée, de fait? Sont-ils considérés comme des anciens combattants ces militaires-là?

• 1640

Mr. Merrithew: Again, the way they are treated, I will just allow the deputy to come in on that. Good point, Marc.

M. Broadbent: Monsieur le président, en ce qui concerne les anciens combattants blessés en service, le régime des pensions est exactement le même régime que pour les militaires qui ont servi en temps de guerre. En général!

Une voix: Cela dépend des circonstances!

M. Broadbent: Pour les pensions, c'est exactement pareil; les autres choses, c'est différent. Le montant de l'argent est exactement le même.

M. Ferland: Cela veut dire donc que tout militaire étant au service des casques bleus de l'ONU est pris en considération. Les femmes des militaires, advenant le cas où il y aurait une perte de vie accidentelle ou autre pendant les missions, auraient les mêmes avantages que les femmes des anciens combattants à l'heure actuelle?

M. Broadbent: En ce qui concerne la pension, mais strictement la pension. . . Les autres programmes dont on doit avoir accès par le biais d'une pension ne sont pas les mêmes pour les casques bleus.

M. Ferland: Pour quelle raison? Si vous me permettez monsieur le président, j'aimerais savoir pour quelle raison les casques bleus ne seraient pas traités de la même façon que quelqu'un qui aurait servi pendant la guerre de Corée, ou autre. Sauf erreur, la guerre de Corée, c'était un petit peu l'ONU ça!

Mr. Merrithew: General Wolfe is head of the Canada Pension Commission. Maybe he could come up to the table and just make a comment here.

Your question is a good one.

General John Wolfe (Chairman, Canada Pension Commission): I do not know whether I will be able to answer, because I was a general, but perhaps my exposure over the past two years will help me.

Generally speaking, what the deputy has said is correct. The pensions per se are identical; the benefits per se are identical. There is a different route by which you get there, when we are comparing regular force with the active force of World War I and the people of World War II. During those two conflicts we had in effect what is

[Traduction]

Mr. Ferland: Thank you very much, Mr. Chairman. I have a very short question, Mr. Minister. Your department is presently concerned with the veterans from the two great wars and from the Korean war. Is your department also concerned with the members of the United Nations Peacekeeping Force who have been serving for years and who might have been injured or even killed while in commanded service? Are they considered as veterans?

Mr. Merrithew: Pour ce qui est de la façon dont ils sont traités, je demanderais à nouveau à mon sous-ministre de vous répondre. C'est une remarque très valable, Marc.

Mr. Broadbent: Mr. Chairman, as for the veterans who are injured during their service, the pension plan is exactly the same as for the servicemen who have served during the war. Generally speaking.

An hon. member: It depends on the circumstances!

Mr. Broadbent: For pensions, the situation is exactly the same. For the rest, it is different. But the amount of money which is paid is exactly the same.

Mr. Ferland: Which means that any serviceman who is a member of the U.N. Peacekeeping Force is considered. Are you telling us that the wives of such servicemen, were they to lose their life during a mission, would have the same benefits as veterans' wives have, today?

Mr. Broadbent: Yes, as far as the pension itself is concerned. . . For the other programs to which you can be eligible if you already are eligible to a pension, the benefits are not the same for the members of the U.N. Peacekeeping Force.

Mr. Ferland: For what reason? If you allow me, Mr. Chairman, I would like to know for what reason the members of the U.N. Peacekeeping Force should not be treated in the same fashion as someone who would have served during the Korean War or any other war. If I am not mistaken, the Korean War was a bit like the United Nations, was it not?

M. Merrithew: C'est le général Wolfe qui dirige la Commission canadienne des pensions. Peut-être pourrait-il s'approcher de la table et vous répondre.

Votre question est tout à fait valable.

Le général John Wolfe (président, Commission canadienne des pensions): Je ne sais pas si je pourrai répondre, dans la mesure où j'étais général. Peut-être que le poste que j'occupe depuis deux ans va m'aider.

Dans l'ensemble, ce qu'a dit le sous-ministre est exact. Les pensions en soi sont identiques; les prestations en soi sont identiques. Il y a cependant une différence selon qu'il s'agit des membres de l'armée régulière ou des membres des forces actives pendant la Première et la Seconde Guerres mondiales. Pour ce qui est de ces deux conflits, il

[Text]

known as the insurance principle. This insurance principle applies, in most cases, to the Blue Berets when the area in which they are serving has been declared a special duty area by the Governor in Council. Once the area—for instance, in Cyprus or in UNEF—has been declared a special duty area, the insurance principle applies there once they are in the area. So, to that extent, once you get this magic declaration of the insurance principle in effect, they are treated identically as far as pension entitlements are concerned.

I will not comment on what benefits they get from the department, such as VIP and the like, because I am not an expert in that area and I would not venture into it. But certainly in the special duty areas, pension-wise their dependants and the servicemen are treated identically. For the regular force, when they are not in these areas the insurance principle does not apply and there you have to get the actual attribution of the injury to his service.

Does that answer your question, sir?

The Chairman: Thank you very much. Just for the technical assistance of the people who will look after transcribing, I wonder, Mr. Minister, if you might introduce, in a way that they can make note here, the people who have joined the table, so that our transcriptions will be accurate.

Mr. Merrithew: Yes, okay. I did at the very beginning, and I do apologize for calling them, because they were not officially called, Mr. Chairman. General John Wolfe is the head of the Canada Pension Commission. People who have applications to make or need legal help have the right to solicitors, barristers, lawyers to plead their cases—a whole bureau of them—and André Lemieux heads that group of lawyers. Of course, if they still fail and they want to carry it forward to another level of appeal, they can go to the Veterans Appeal Board, and we have Just Letellier here.

The Chairman: Good. Mr. Minister, just as we come to a conclusion I would like to ask you this. We have spoken quite a bit today with respect to the question of beds, and to some extent to expenditures. You have talked about the level of financial support to pensions and so on. Are you satisfied that we are doing all we can to retain the dignity of life and self-esteem of these people? Are there programs that keep those who are confined and hospitalized as active as reasonably possible within the limits of their skills and abilities or to the extent of their injuries? To what extent have you evaluated that aspect of the continuing care of veterans? Are you satisfied that it is a program that meets the most optimum conditions we might have as a government?

[Translation]

existait en effet ce que l'on a appelé le principe de l'assurance. Le principe de l'assurance s'applique, dans la plupart des cas, aux Bérêts bleus lorsque la zone dans laquelle ils servent a été déclarée zone d'affectation spéciale par le gouverneur en conseil. Lorsqu'une zone a été déclarée zone d'affectation spéciale, comme à Chypre ou comme c'est le cas pour les forces d'intervention des Nations Unies, le principe de l'assurance s'applique. À partir du moment où le principe de l'assurance est reconnu entré en vigueur, tout le monde est traité de la même façon du point de vue des droits à pension.

Je ne ferai pas d'observations sur les prestations comme le Programme pour l'autonomie des anciens combattants, etc., qu'ils peuvent recevoir du ministère, dans la mesure où je ne suis pas un expert et où je ne me risquerai pas à formuler une réponse. Toutefois, pour ce qui est des zones d'affectation spéciale, tous les militaires ainsi que les personnes à charge sont traités de la même façon, pour ce qui est des pensions. Quant aux membres de l'armée régulière, le principe de l'assurance ne s'applique pas en ce qu'ils ne se trouvent pas dans des zones d'affectation spéciale. Il faut qu'ils aient été blessés pendant leur service pour en bénéficier.

Cela répond-il à votre question, monsieur?

Le président: Merci beaucoup. Dans l'intérêt des personnes qui vont s'occuper de la transcription, je me demande, monsieur le ministre, si vous ne pourriez pas nous présenter les personnes qui se sont jointes à nous autour de la table. De cette façon, les personnes qui assurent la transcription ne feront pas d'erreurs.

M. Merrithew: D'accord. Je les ai présentés au tout début de la réunion et je m'excuse de leur avoir donné la parole puisque vous ne les aviez pas officiellement appelés, monsieur le président. Le général Wolfe chapeaute la Commission canadienne des pensions. Les personnes qui ont des demandes à faire ou qui ont besoin d'une aide juridique ont le droit de faire appel à des avocats ou à des juristes pour plaider leur cause—c'est André Lemieux qui est chef de ce groupe. Quant aux personnes qui veulent faire appel à un niveau supérieur, elles peuvent s'adresser à la Commission d'appel des anciens combattants. M. Letellier est aujourd'hui parmi nous.

Le président: Bon point, monsieur le ministre, avant de conclure notre réunion, j'aimerais vous poser la question suivante. Nous avons un petit peu parlé aujourd'hui de la question des lits et, dans une certaine mesure, des dépenses. Vous avez parlé du niveau de l'aide financière apportée au chapitre des pensions, etc. Pensez-vous que nous faisons tout ce que nous pouvons pour préserver la dignité de la vie de ces gens-là ainsi que l'estime qu'ils ont d'eux-mêmes? Existe-t-il des programmes permettant à ceux qui sont hospitalisés de rester raisonnablement actifs dans les limites de leurs aptitudes et de leurs capacités ou dans la mesure où leurs blessures le leur permettent? Avez-vous évalué cet aspect des soins continus qui sont prodigués aux anciens combattants? Êtes-vous convaincus

[Texte]

[Traduction]

qu'il s'agit là d'un programme optimal, du point de vue de ce que nous pouvons faire en tant que gouvernement?

• 1645

Mr. Merrithew: I think your question is very well put. If you are asking me point-blank if every request is being fulfilled and are we doing everything humanly possible, the answer would be that there are still some gaps. I am sure other people have been brought up here today who will feel that they have not been looked after as well as they should.

The bottom line is that Canada looks after her veterans better than any other nation in the world in terms of the programs available. Does that mean there are some gaps in it? Yes, there are still some gaps in it. Should we enrich the programs? Yes, we should enrich the programs. Should we provide better services of a different kind, maybe occupational therapy? Yes, perhaps we should. Our programs are very, very good, and I think for the most part you will find our veterans and veterans groups will say that they have been well treated by the government and the people of Canada.

You will find some who will say they have been hard done by. That is to be expected. Unless you give some people everything they demand, they will not be satisfied. The number of positive letters we get to the response our government gives to those vets is overwhelmingly. They come from veterans groups and individuals who thank us for what we have done for them. It is really we who should be thankful for what they did for us.

Mr. Benjamin: I have a couple of quick questions just to follow up on the chronic care beds. I will use the Wascana, in which there are some veterans, not all of them from the city of Regina. We have a situation where there are rural hospitals that have to close a wing or what not.

Let us use Assiniboia as an example. If there are some veterans in the Wascana Centre in Regina who come from the Assiniboia district, have you discussed with the province the matter of giving a chronic care bed to those one or more veterans in the hospital in Assiniboia, Bengough, Mankota or whatever it is because that is where they come from?

Mr. Merrithew: As the deputy minister mentioned, we do not want to put in jeopardy the negotiations we will have with the government out there. We have had no formal response from your province at this point. Yet an associate deputy minister has indicated that a response is on the way.

Under the agreement signed in 1969 with your province there will be some amendments and changes.

M. Merrithew: Je crois que votre question est très bien formulée. Si vous me demandiez de but en blanc si chaque demande reçoit une réponse et si nous faisons tout qui est humainement possible de faire, je vous répondrais qu'il existe encore certaines lacunes. Je suis certain que certaines des personnes qui ont été amenées ici aujourd'hui estiment que l'on ne s'est pas occupé d'elles aussi bien qu'on aurait dû.

Cependant, force est de constater que le Canada s'occupe de ses anciens combattants plus que n'importe quel autre pays au monde, pour ce qui est des programmes. Cela signifie-t-il qu'il existe certaines lacunes dans ces programmes? Oui, absolument. Devrions-nous enrichir ces programmes? Oui, absolument. Devrions-nous offrir des services d'une meilleure qualité, d'un genre différent, comme des services d'ergothérapie? Oui, peut-être. Nos programmes sont très, très bons et ce que, dans l'ensemble, les anciens combattants et les groupes d'anciens combattants admettront c'est qu'ils sont bien traités par le gouvernement et la population du Canada.

Il y en aura toujours qui prétendront avoir été lésés. Il faut s'y attendre. Il y a des personnes qui ne seront pas satisfaites tant qu'on ne leur aura pas donné tout ce qu'elles demandent. Le nombre de lettres positives que nous recevons en réponse aux mesures adoptées par notre gouvernement est extraordinaire. Ces lettres nous viennent de groupes d'anciens combattants et de particuliers qui nous remercient de ce que nous avons fait pour eux. Ce serait plutôt à nous de les remercier pour ce qu'ils ont fait pour nous.

M. Benjamin: J'ai deux petites questions à poser pour faire suite à ce qui a été dit à propos des lits destinés aux personnes recevant des soins chroniques. Je vous parlerai de la situation du centre de Wascana, plusieurs anciens combattants s'y trouvent, bien qu'ils ne viennent pas tous de Regina. Certains hôpitaux des régions rurales ont été obligés de fermer une aile, par exemple.

Prenons l'exemple du district d'Assiniboia. S'il y a des anciens combattants au centre de Wascana à Regina qui viennent du district d'Assiniboia, avez-vous discuté avec la province de la possibilité d'accorder des lits de soins chroniques à l'un ou à plusieurs des anciens combattants qui sont hospitalisés dans les districts d'Assiniboia, Bengough, et Mankota, puisque c'est de là qu'ils viennent?

M. Merrithew: Comme l'a mentionné le sous-ministre, nous ne voulons pas mettre en danger les négociations en cours avec le gouvernement de cette province. Nous n'avons pas encore reçu de réponse officielle de votre province là-dessus. Cependant, un sous-ministre adjoint nous a indiqué qu'une réponse ne saurait tarder.

En vertu d'une entente signée en 1969 avec votre province, certains amendements et modifications doivent

[Text]

We have to finalize our contribution to replace the 54 beds in Wascana. There is the transfer of the Saskatoon veterans homes. We have to deal with that. So there are those kinds of issues, and we are naturally not going to debate those in public.

Mr. Benjamin: There is available space in hospitals in some rural communities, and they may be taken up in terms of chronic care beds.

The second question I said I was going to ask, Mr. Chairman—

The Chairman: I am sorry, Mr. Benjamin.

I want to take this time to thank the minister for being with us today and members of the committee. I want to thank you particularly, Mr. Benjamin. You usually make life more interesting than it would be otherwise. I have only been here for 15 years, but some day I will be here when you do not start with a point of order.

• 1650

Mr. Benjamin: I rarely do that.

The Chairman: Thank you all for showing. Mr. Minister, we extend our appreciation and best wishes to you and all the veterans of Canada.

The next meeting will be at the call of the Chair.

[Translation]

être apportés à la situation. Nous devons prendre une décision finale quant à notre contribution, contribution qui vise à remplacer les 54 lits de Wascana. Il faut également tenir compte du transfert des foyers des anciens combattants de Saskatoon. Nous devons régler cette question. Voilà le genre de problèmes qui se posent, et ils ne sont évidemment pas discutés en public.

M. Benjamin: Il existe des lits disponibles dans les hôpitaux de certaines collectivités rurales, et ils pourraient être occupés par des personnes nécessitant des soins chroniques.

La deuxième question que je voulais poser, monsieur le président. . .

Le président: Je suis désolé.

Je voudrais cette fois remercier le ministre d'avoir comparu devant les membres de notre Comité. Je voudrais vous remercier tout particulièrement, monsieur Benjamin. Vous contribuez habituellement à rendre la vie plus intéressante qu'elle ne l'est. Cela ne fait que 15 ans que je suis ici, mais un jour viendra où vous ne serez plus ici pour ouvrir la séance en faisant un rappel au Règlement.

M. Benjamin: Je fais rarement cela.

Le président: Merci à tous d'être venus. Monsieur le ministre, nous voudrions vous remercier et vous transmettre tous nos vœux ainsi qu'à tous les anciens combattants du Canada.

La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.



*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

On Wednesday, May 17, 1989:

From the Department of Veterans Affairs:

David Broadbent, Deputy Minister.

From the Canadian Pension Commission:

General John P. Wolfe, Chairman.

TÉMOINS

Le mercredi 17 mai 1989 :

Du ministère des Anciens combattants :

David Broadbent, sous-ministre.

De la Commission canadienne des pensions :

Général John P. Wolfe, président.

5
28

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Thursday, June 1, 1989

Chairman: Arnold Malone

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 2

Le jeudi 1^{er} juin 1989

Président: Arnold Malone

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

National Defence and Veterans Affairs

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent de la*

Défense nationale et des affaires des Anciens combattants

RESPECTING:

Main Estimates 1989-90: Votes 1, 5, 10, 15, and 20
under NATIONAL DEFENCE

CONCERNANT:

Budget des dépenses principal 1989-1990: Crédits 1,
5, 10, 15 et 20 sous la rubrique de la DÉFENSE
NATIONALE

APPEARING:

The Honourable Bill McKnight, P.C., M.P.,
Minister of National Defence

COMPARAÎT:

L'honorable Bill McKnight, c.p., député,
Ministre de la Défense nationale

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989

STANDING COMMITTEE ON
NATIONAL DEFENCE AND
VETERANS AFFAIRS

Chairman: Arnold Malone

Vice-Chairman: Marc Ferland

Members

Derek Blackburn
Stan Darling
Maurice Dionne
Girve Fretz
Bob Hicks
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Patricia Russell
Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE
NATIONALE ET DES AFFAIRES
DES ANCIENS COMBATTANTS

Président: Arnold Malone

Vice-président: Marc Ferland

Membres

Derek Blackburn
Stan Darling
Maurice Dionne
Girve Fretz
Bob Hicks
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité
Patricia Russell

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 1, 1989

(4)

[Text]

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met at 3:35 o'clock p.m., this day, in Room 371, West Block, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Derek Blackburn, Maurice Dionne, Marc Ferland, Girve Fretz, Arnold Malone and Bill Rompkey.

Acting Members present: Ken Hughes for Bob Hicks; Robert Wenman for Stan Darling.

Other Member present: Joe Fontana.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: Greg Wirick, Research Advisor.

Appearing: The Honourable Bill McKnight, Minister of National Defence.

Witnesses: From the Department of National Defence: General P.D. Manson, Chief of Defence Staff; Robert R. Fowler, Deputy Minister.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, April 28, 1989, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1990. (See *Minutes of Proceedings, Wednesday, May 17, 1989, Issue No. 1*)

By unanimous consent, the Chairman called Votes 1, 5, 10, 15 and 20 under National Defence.

The Minister made a statement and, with the witnesses, answered questions.

At 5:10 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 5:12 o'clock p.m., the Committee resumed sitting *in camera*.

The Committee resumed consideration of its future business.

It was agreed,—That the Committee undertake a study of Canada's peacekeeping forces and consider sovereignty and security on the Atlantic, Pacific and Arctic Oceans.

It was agreed,—That the Committee approve the proposed budget for the Standing Committee for the period from April 1, 1989 to March 31, 1990 and that the Chairman be authorized to present the said budget to the Liaison Committee and to the Board of Internal Economy.

At 6:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Patricia Russell
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBALLE JEUDI 1^{er} JUIN 1989

(4)

[Traduction]

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit, aujourd'hui à 15 h 35, dans la pièce 371 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence d'Arnold Malone, (*président*).

Membres du Comité présents: Derek Blackburn, Maurice Dionne, Marc Ferland, Girve Fretz, Arnold Malone et Bill Rompkey.

Membres suppléants présents: Ken Hughes remplace Bob Hicks; Robert Wenman remplace Stan Darling.

Autre député présent: Joe Fontana.

Aussi présent: Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur: Greg Wirick, conseiller en matière de recherche.

Comparent: L'honorable Bill McKnight, ministre de la Défense nationale.

Témoins: Du ministère de la Défense nationale: Général P.D. Manson, chef de l'état-major de la Défense; Robert R. Fowler, sous-ministre.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi du vendredi 28 avril 1989 ayant trait au Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 1990. (Voir *Procès-verbaux du mercredi 17 mai 1989, fascicule n° 1*)

Par consentement unanime, le président met en délibération les crédits 1, 5, 10, 15 et 20 inscrits sous la rubrique Défense nationale.

Le Ministre fait une déclaration, puis lui-même et les témoins répondent aux questions.

À 17 h 10, le Comité interrompt les travaux.

À 17 h 12, le Comité reprend les travaux, mais à huis clos.

Le Comité retourne à l'examen de ses futurs travaux.

Il est convenu,—Que le Comité entreprenne une étude des forces affectées au maintien de la paix, et qu'il examine la question de la souveraineté et de la sécurité sur les océans Atlantique, Pacifique et Arctique.

Il est convenu,—Que le Comité approuve son propre projet de budget pour la période allant du 1^{er} avril 1989 au 31 mars 1990; et que le président soit autorisé à présenter ledit budget au Comité de liaison et au Bureau de la régie interne.

À 18 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Patricia Russell

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Thursday, June 1, 1989

• 1535

The Chairman: Members of the committee, we have a quorum. We have a witness, and we are here today to discuss main estimates. We have before us votes 1, 5, 10, 15 and 20. They are for discussion today, and for questions to our witness.

I would like to ask the Minister of National Defence if he would do two things: indicate to the committee if he has a statement he would like to make, and identify those he has brought to the table. I might even ask our parliamentary secretary.

Hon. William Hunter McKnight (Minister of National Defence): I certainly want to thank you, Mr. Chairman. I apologize to members for being five minutes late. I am prepared to add that to the time. I got caught again.

I have with me today Chief of Defence Staff General Manson; Bob Fowler, the newly appointed Deputy Minister of National Defence, and our colleague, Jean-Guy Hudon, the parliamentary secretary.

Mr. Chairman, I do have a brief opening statement, which I would like to read to the committee. Then I would be very pleased to listen to comments and to answer questions from committee members.

The Chairman: I ask the minister to proceed with his statement.

Mr. McKnight: Thank you, Mr. Chairman. I want at the outset to say thank you for this opportunity to meet with the committee and to discuss the estimates of this department at this time.

Before getting into the meat of the estimates, I would like to briefly review the progress made over the past two years in implementing the policies and recommendations in the defence white paper of 1987. Members of the committee are aware that it was the first white paper in 16 years. For much of that 16-year period, Canadian Armed Forces had suffered from benign neglect; this would be a way of stating the position at that time. A turn-around of sorts had begun in the early years of this decade. Much remained to be done in terms of reducing the existing gap between the commitments and the capabilities of Canada's Armed Forces.

In 1984 my party came to power committed to continue the revitalization and re-equipment of the armed forces. The 1987 white paper was an attempt to offer more insight into Canada's security needs today and in the years

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 1^{er} juin 1989

Le président: Mesdames et messieurs les membres du comité, nous avons quorum. Nous sommes réunis pour discuter le budget des dépenses principal et le témoin est arrivé. Nous sommes saisis des crédits 1, 5, 10, 15 et 20, et nous pouvons à leur sujet interroger le témoin.

Je demande deux choses au ministre de la Défense nationale: de bien vouloir nous dire s'il a une déclaration à présenter et de nommer les personnes qui l'accompagnent. Je pourrais même demander à notre secrétaire parlementaire.

L'honorable William Hunter McKnight (ministre de la Défense nationale): Je vous remercie bien sincèrement, monsieur le président, et je vous prie tous de bien vouloir excuser mon retard de cinq minutes. Je suis prêt à rester cinq minutes de plus. Je me suis laissé prendre encore une fois.

Le chef d'état-major de la Défense, le général Manson, le nouveau sous-ministre de la Défense nationale, Bob Fowler, et notre collègue Jean-Guy Hudon, le secrétaire parlementaire, m'accompagnent cet après-midi.

J'ai effectivement une courte allocution que j'aimerais vous lire. Ensuite, je me ferai un plaisir d'écouter les observations et de répondre aux questions des membres du comité.

Le président: Je prie donc le ministre de nous livrer son allocution.

M. McKnight: Merci, monsieur le président. Je désire vous remercier en premier lieu de me donner l'occasion de discuter avec les membres du comité du budget principal de mon ministère.

Avant d'aborder la question des dépenses, j'aimerais vous dire quelques mots sur les progrès qui ont été accomplis au cours des deux dernières années en ce qui concerne la mise en oeuvre des politiques et des mesures énoncées dans le livre blanc publié en 1987. Les membres du comité se rappellent sans doute qu'au moment de sa parution, il s'était écoulé 16 ans depuis la publication du dernier livre blanc sur la défense. Au cours de la majeure partie de cette période, les forces canadiennes s'étaient senties d'avoir été négligées; voilà qui décrit la situation à ce moment-là. On avait commencé à aborder certaines améliorations au début de la décennie. Il restait alors beaucoup à faire afin de réduire l'écart entre les engagements pris par les forces armées du Canada et leur capacité de les respecter.

Lorsque mon parti a accédé au pouvoir en 1984, il s'était engagé à continuer de revitaliser et de rééquilibrer les forces armées. Dans le livre blanc publié en 1987, on a tenté de mieux cerner les besoins du Canada en matière

[Texte]

ahead. The white paper's title, Mr. Chairman, I would suggest accurately reflected its contents: *Challenge and Commitment*.

The world situation has changed dramatically in the last two years from a political perspective. Canada's security needs are based on the constants of geography and the nature of the value system, which is that of a free and independent western democracy. We are the second-largest nation in the world with the longest coastline in the world, bordering on three oceans. Further, we have a small population and a resource-based economy. We remain highly dependent on the availability of secure overseas markets. These, Mr. Chairman, are the imperatives that drive our security policy. They are the imperatives the 1987 white paper sought to address. In this context, the broad parameters of the white paper remain valid.

Canada will continue to base its security policy on three pillars: first, collective defence with our allies; second, the pursuit of arms control and disarmament; and third, participation in international peacekeeping. We remain committed to NATO and to the contribution of land, sea and air forces to that alliance. We will remain an active partner with the United States in the defence of North America. Furthermore, we will adjust the force structure of our land, sea and air elements so that they will be able to meet their many commitments. I should note that the reinvigoration of the reserves and the integration into the regular total force concept will continue to be a major part in the effort I have enunciated.

• 1540

The forces have been rather successful in recent years, Mr. Chairman, in moving down the road to recovery. Major re-equipment programs such as the CF-18, the low-level air defence system, new small arms, and new heavy trucks have introduced badly needed items in our inventory. Batches 1 and 2 of the Canadian patrol frigates and the Tribal class destroyer modernization program will continue. The restructuring of our land and air components for Europe will be completed on November 30 when Canada withdraws its CAST brigade commitment to northern Norway and consolidates its efforts in central Europe.

Here in North America, the North American Air Defence Modernization Program, of which the new North

[Traduction]

de sécurité aujourd'hui et dans les années à venir. Le titre du livre blanc—Défis et engagements—en reflétaient d'ailleurs le contenu.

Du point de vue politique, la situation mondiale a considérablement changé au cours des deux dernières années. Ce n'est pas le cas cependant des besoins du Canada en matière de sécurité, qui reposent toujours sur la configuration de notre territoire et sur la nature de notre système de valeurs, qui est celui d'une démocratie occidentale libre et indépendante. Nous sommes le deuxième plus grand pays au monde et nos côtes, qui bordent trois océans, sont les plus longues au monde. De plus, nous avons une population peu importante, et notre économie est toujours basée sur l'exploitation de nos ressources. Nous demeurons très dépendants de l'accessibilité de marchés extérieurs sûrs. Voilà, monsieur le président, les facteurs qui sous-tendent notre politique en matière de sécurité, et sur lesquels on avait axé le livre blanc publié en 1987. Dans ce contexte, les grands éléments du livre blanc demeurent valables.

Le Canada continuera de fonder sa politique en matière de sécurité sur trois piliers: premièrement, la défense collective en collaboration avec ses alliés; deuxièmement, la poursuite du désarmement et du contrôle des armements et, troisièmement, la participation à des missions internationales de maintien de la paix. Nous avons toujours l'intention de respecter nos engagements envers l'OTAN et de contribuer aux forces terrestres, maritimes et aériennes de l'Alliance. Nous continuerons, de concert avec les États-Unis, à prendre une part active à la défense de l'Amérique du Nord. De plus, nous réaménagerons la structure des forces des éléments terre, mer et air afin de leur permettre d'accomplir les nombreuses tâches qui leur ont été confiées. Je tiens à souligner que la revitalisation de la réserve et l'intégration des membres de cette dernière au sein de la force régulière totale continueront de faire partie des principaux efforts déployés en ce sens.

Les forces canadiennes, monsieur le président, sont depuis quelques années sur la voie du rétablissement. Les importants programmes de rééquipement qui ont été mis en branle tels que l'achat des CF-18, la mise sur pied prochaine du système de défense anti-aérienne à basse altitude, l'acquisition de nouvelles armes portatives et de nouveaux camions lourds ont en effet permis de doter les forces canadiennes de matériel dont elles avaient grandement besoin. La mise en oeuvre des phases 1 et 2 des frégates canadiennes de patrouille et la modernisation des destroyers de la classe *Tribal* se poursuivront. La restructuration de nos forces terrestres et aériennes en Europe sera terminée le 30 novembre lorsque le Canada ne sera alors plus engagé à déployer son groupe brigade CTAM en Norvège septentrionale et concentrera plutôt ses efforts en Europe centrale.

Ici en Amérique du Nord, la réalisation du programme de modernisation du système de défense aérienne de

[Text]

Warning System is a major part, is well under way. The regional reorganization of land forces in Canada has begun. The reserves continue to receive our attention with improvements in pay and benefits, the creation of the first militia training centre in Meaford last summer, and the decision to acquire a fleet of mine countermeasure vessels to be operated by the naval reserves.

Internationally, Mr. Chairman, the department has responded to the recent upsurge in activity in the area of peacekeeping. Canadian Armed Forces peacekeepers now total some 1,280 men and women serving in nine areas, eight UN and one non-UN missions. In the last few months alone, we have contributed communications and observer personnel to monitor the Iran-Iraq ceasefire, mine-clearing technicians to train Afghan civilians, observers to monitor Soviet withdrawal, and most recently, logistics personnel on a UN mission in Namibia.

As I stated in the budget debate on May 11, the budget of Mr. Wilson was a difficult one for all Canadians. It was particularly difficult for the Department of National Defence and the Canadian Armed Forces. Much remains to be done in terms of reducing the gap between the commitments and capabilities of the Armed Forces. The overriding priority of this government is, however, the reduction of the massive deficit facing Canada, which is now some \$320 billion. With 35¢ of every dollar of revenue going to debt payments, it is clear that the key to Canada's security and development of a healthy and growing economy is a reduction of that deficit.

The budget imposed cuts of some \$2.74 billion in planned defence expenditures over the next five years. When we project that over the 15-year planning period, the impact will be many times that amount. The budget will grow incrementally by 1.25% this year. This growth is not sufficient to keep pace with inflation, nor will it allow the government to continue implementing the ambitious plans of the white paper at the same pace as before.

As a result, some of our plans for new equipment have been cancelled. DND will not proceed with plans to acquire nuclear-propelled submarines, six additional long-range Aurora aircraft, battlefield night observation

[Translation]

l'Amérique du Nord, dont le nouveau système d'alerte du Nord constitue un élément essentiel, est assez avancée. La réorganisation régionale des forces terrestres au Canada a débuté. Nous continuons à nous intéresser à la réserve, comme en témoignent les améliorations apportées à la solde et aux avantages des membres de cet élément, la création du premier centre d'instruction de la milice à Meaford l'été dernier, et le fait que nous ayons décidé d'acquérir une flotte de dragueurs de mines, qui sera exploitée par la réserve navale.

Sur le plan international, le ministère n'est pas resté indifférent à la récente recrudescence des activités dans le domaine du maintien de la paix. En effet, 1,280 membres des forces armées canadiennes, hommes et femmes, participent à neuf missions de maintien de la paix, dont huit sont parrainées par les Nations unies. Au cours des derniers mois seulement, nous avons envoyé des militaires canadiens spécialisés dans les domaines des communications et de l'observation en Iran—Irak afin qu'ils participent au contrôle du cessez-le-feu dans cette région, des techniciens en déminage en Afghanistan pour qu'ils forment des civils et des observateurs pour qu'ils contribuent au contrôle du retrait des forces soviétiques. Très récemment, des membres des forces canadiennes spécialisés en logistique ont joint les rangs de la mission de l'ONU en Namibie.

Comme je l'ai déclaré au cours du débat budgétaire, tenu le 11 mai dernier, le budget de M. Wilson frappe tous les Canadiens, et plus particulièrement le ministère de la Défense nationale et les forces armées canadiennes. Il reste beaucoup à faire pour réduire l'écart entre les engagements pris et les capacités des forces armées. Le gouvernement accorde toutefois la priorité à la réduction du déficit massif auquel doit faire face le Canada, déficit qui avoisine maintenant 320 milliards de dollars. Aujourd'hui, nous consacrons 35¢ de chacun des dollars perçus au remboursement de la dette. Il est clair que la clé de la sécurité du Canada et du développement d'une économie saine et croissante se trouve dans la réduction du déficit.

Conformément aux dispositions du budget, les dépenses prévues dans le domaine de la défense au cours des cinq prochaines années seront coupées de 2,74 milliards de dollars. Cela représente, sur une période de planification de 15 ans, des réductions des dépenses plusieurs fois supérieures à ce montant. Cette année, les fonds alloués au ministère de la Défense augmenteront de 1,25 p. 100 par rapport à l'année dernière; cette augmentation ne sera pas suffisante pour compenser l'inflation et ne permettra pas au gouvernement de continuer à mettre en oeuvre au même rythme qu'auparavant les projets ambitieux énoncés dans le livre blanc.

C'est pourquoi le MDN ne mettra pas à exécution certains de ses projets d'acquisition de nouvel équipement. Il a annulé ceux visant à acquérir des sous-marins à propulsion nucléaire, des aéronefs Aurora à

[Texte]

equipment, additional CF-18s, and the unmanned airborne surveillance and Target acquisition program.

Other major programs have been reduced in scope or their implementation delayed. We will purchase less equipment to outfit the new mine countermeasure training vessels. We will purchase fewer northern terrain vehicles, army radios and CF-5 avionics. We will postpone the procurement of light-armoured vehicles for the militia and put on hold the acquisition of main battle tanks and APCs.

On a more positive note, several major programs will proceed as planned. The North American Air Defence Modernization Program will continue, as will the research into territorial and air space surveillance. The two phases of the frigate program, which are so important to Canada's security, will continue as well as the modernization of our four Tribal class destroyers. We will acquire a new ship-borne aircraft, as we announced earlier, and the program to acquire new mine countermeasure ships for the naval reserve will continue.

In 1984, Mr. Chairman, the government started to rebuild the capabilities of Canada's Armed Forces. We have made significant progress toward that goal. Much work remains to be done in meeting today's challenges to Canadian security and sovereignty. Unfortunately, fiscal restraint has forced us to pause and reflect on the best way to meet these challenges with the existing financial resources. Some programs outlined in the white paper will continue, albeit at a reduced rate. For those other programs deemed unaffordable at this time, the department is currently examining a number of viable alternatives, starting with the naval options.

In closing, Mr. Chairman, I want to mention the issue of base closures and personnel reductions. These have received, I think it is fair to say, a large amount of attention in recent weeks. One of the major reasons for equipment rust-out facing the armed services at the beginning of this decade was the imbalance between funds devoted to capital equipment acquisition and those devoted to operations, maintenance, and personnel.

[Traduction]

grande autonomie supplémentaires, de l'équipement d'observation nocturne du champ de bataille, d'autres avions CF-18 ainsi qu'un système robot aéroporté d'acquisition d'objectifs.

Nous avons réduit l'importance de certains grands programmes ou remis à plus tard leur réalisation. Nous acquerrons moins de matériel que prévu pour équiper les nouveaux dragueurs de mines d'entraînement, un plus petit nombre de véhicules nordiques, de postes de radio pour l'armée et de pièces d'équipement avionique pour le CF-5. Nous remettons à plus tard l'acquisition de véhicules blindés légers pour la milice, et nous mettons en suspens le projet visant l'acquisition de chars de combat principaux et de VBTT.

Je tiens à souligner cependant que nous mettrons en oeuvre comme prévu plusieurs programmes importants: le programme de modernisation de la défense aérienne de l'Amérique du Nord se poursuivra et il en sera de même pour les recherches réalisées dans le domaine de la surveillance du territoire et de la surveillance aérospatiale. Les deux phases du programme des frégates, qui sont si importantes pour la sécurité du Canada, et le programme de modernisation des destroyers de la classe *Tribal* continueront d'être mis à exécution. Nous acquerrons un nouvel aéronef embarqué comme nous l'avions annoncé auparavant, et la construction des nouveaux dragueurs de mines destinés à la réserve navale se poursuivra.

Monsieur le président, le gouvernement actuel a commencé en 1984 à donner aux forces armées canadiennes les ressources dont elles avaient besoin. Nous avons accompli depuis lors des progrès considérables dans l'atteinte de cet objectif. Il reste beaucoup de travail à accomplir afin de relever les défis d'aujourd'hui, liés à la sécurité et à la souveraineté du Canada. Malheureusement, en raison des restrictions budgétaires, nous avons dû nous arrêter et prendre du recul afin de trouver les meilleurs moyens de relever ces défis grâce aux ressources financières dont nous disposons actuellement. Certains programmes énoncés dans le livre blanc continueront d'être mis en oeuvre, mais à un rythme moins rapide que prévu. Pour ce qui est des autres programmes dont la réalisation a été jugée trop onéreuse, compte tenu de nos ressources financières actuelles, mon ministère examine actuellement un certain nombre de solutions de rechange, particulièrement pour la marine.

En terminant, monsieur le président, j'aimerais aborder les questions de la fermeture de base et des réductions de personnel. Il peut être dit en toute justice qu'on en a fait grand cas au cours des dernières semaines. Une des principales raisons du vieillissement de l'équipement, auquel on dû faire face les forces armées au début de la présente décennie, était le déséquilibre entre les fonds consacrés à l'acquisition de biens d'équipement et ceux alloués sur les plans du fonctionnement, de l'entretien et du personnel.

[Text]

[Translation]

• 1545

If we were to be able to devote a reasonable amount of the defence budget annually to new equipment, particularly in the face of current economic realities, our operations, maintenance, and personnel costs had to come down. As a result, the overall size of the armed services will come down over the next five years to 85,000, and the numbers of civilian personnel will drop by 1,200. Although we will continue to increase the numbers of primary reserves, we will not be able to meet our intended goal of 65,000 by the year 2003. Similarly, the department can no longer maintain its infrastructure, which is a hold-over from the days when the armed services were much larger. In order to bring our capital requirement, our capital equipment, operations and maintenance and personnel budgets into harmony, seven bases and stations across the country will be closed, and seven more will be scaled down.

Mr. Chairman, I understand fully the concerns that have been expressed regarding the closures of the bases, and I regret those hardships. It will be difficult for individuals and communities. The decision was not one that was taken lightly. It was not something that I or my department enjoyed having to do. But, Mr. Chairman, the decisions were necessary. They were necessary for the Canadian Armed Forces to continue to do the job that Canadians tasked them to do, and the decisions are essential in the efforts to ensure that the forces are able to meet the challenges in the years ahead.

Mr. Chairman, I will close now. I would be pleased to respond to or to listen to any comments your members may wish to put.

The Chairman: Thank you very much, Minister. We will start with Mr. Rompkey.

Mr. Rompkey (Labrador): I want to thank the minister for his brief statement. I notice that he indicated that previous to 1984 there was benign neglect. I would remind him that the frigate program, the CF-18 program, the tank program all began before 1984. He also pointed out, quite rightly, that we had one of the largest coastlines, if not the largest coastline, in the world, and that we have a resource-based economy. And indeed, the nuclear submarine program was sold by the previous Minister of Defence on the issue of sovereignty. And yet what we have seen is not simply a termination, a cancellation, of the nuclear submarine project, leaving us to wonder what indeed is going to be done to exercise sovereignty in the Arctic, but we have also seen a diminution of sovereignty on the east coast, at the very time when we as a country are suffering attack of another kind from countries like Spain and Portugal overfishing. The tracker aircraft out of Summerside have been cut, representing a 50% cut in the kind of surveillance we can do over the east coast.

En vue d'être en mesure de prévoir chaque année dans le budget de la défense des crédits raisonnables pour l'acquisition de nouvel équipement, compte tenu particulièrement de la situation économique actuelle, il fallait réduire les coûts aux chapitres du fonctionnement, de l'entretien et du personnel. C'est pourquoi on diminuera les effectifs des forces armées, pour les porter à 85,000 membres, et on réduira ceux du personnel civil de 1,200 personnes. Nous continuerons d'accroître les effectifs de la première réserve, mais nous n'atteindrons pas notre objectif, qui consiste à les porter à 65,000 membres, d'ici à 2003. Dans le même ordre d'idées, je tiens à souligner que le ministère ne dispose désormais plus des ressources financières nécessaires pour maintenir son infrastructure, qui avait été mise en place à une époque où les effectifs des forces armées étaient beaucoup plus importants qu'aujourd'hui. Par conséquent, afin d'équilibrer les postes budgétaires des biens d'équipement, du fonctionnement et de l'entretien, ainsi que du personnel, on fermera sept bases et stations au pays et on réduira les activités de sept autres installations.

Je comprends très bien les inquiétudes qui ont été exprimées en ce qui concerne les bases qui seront fermées, et je regrette les difficultés qu'entraînera leur fermeture. Des particuliers et des communautés souffriront de cette situation. La décision n'a pas été prise à la légère. Nous l'avons trouvée pénible à prendre. Néanmoins, monsieur le président, il était nécessaire de prendre ces décisions. Il le fallait pour permettre aux Forces armées canadiennes de s'acquitter des tâches qui leur ont été confiées par le gouvernement et le peuple du Canada, et de relever les défis que leur réserve l'avenir.

Monsieur le président, je m'arrête maintenant. Je serai heureux de répondre à toutes les questions de vos membres ou d'écouter leurs observations.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre. La parole est à M. Rompkey.

M. Rompkey (Labrador): Je remercie le ministre de sa courte allocution. Il nous signale que les forces armées ont été victimes de négligence avant 1984. Je lui signale que le programme des frégates, le programme des CF-18 et celui des chars ont tous été lancés avant 1984. Il a souligné également, et avec raison, que nos côtes sont, sinon les plus longues, du moins parmi les plus longues du monde, et que notre économie est à base de ressources. Il est vrai aussi que le ministre de la Défense précédent nous a convaincus d'acheter des sous-marins à propulsion nucléaire en prenant pour motif notre souveraineté. Pourtant, on nous dit que le programme d'acquisition de ces sous-marins est annulé; nous nous demandons donc comment nous exercerons notre souveraineté dans l'Arctique. Nos moyens d'imposer notre souveraineté sur la côte est diminueront également, justement au moment où nous subissons une agression d'un autre genre de la part de pays tels que l'Espagne et le Portugal, qui surexploient nos pêches. Les *Trackers* de Summerside

[Texte]

So I want to ask the minister, first of all, is it not true that the government has done a 180 degree turn on the issue of sovereignty; and is not in fact the white paper that was previously written completely gutted now by this budget? And is it not true that we in fact have no defence policy at all in this country? The fact is, of course, that the Department of National Defence has suffered severe cuts, the greatest cuts of any department—37% of total government expenditure restraints in 1989 and 1990, and 29% in 1990 and 1991. The fact is this has completely undermined and gutted the white paper. I do not believe we have a defence policy.

The minister talks about restructuring land, sea, and air elements. I want to ask him, what restructuring is going to be done? What is going to replace, in terms of Maritime Command, the nuclear submarine program and the cancellation of phase three of the frigate program? How will reductions be apportioned throughout the Department of National Defence? And what are the viable alternatives he referred to in his statement?

• 1550

Mr. McKnight: I will attempt to answer my colleague's questions in rotation. I am sure if I happen not to recall one of the questions, he will remind me, and I will be pleased to provide the answer.

First of all, Mr. Chairman, the hon. member is right in identifying the size of the reduction in the department's budget. For that very reason we now have to take a look at the restructuring and the way we will be able to use those resources we have. From 1984 to 1989 the defence department's budget grew at 6% annually, as an average. Unfortunately, that could not continue. Some of the efforts enunciated on budget evening by the Minister of Finance that would lead us to re-evaluate and re-think the deployment and expenditures of our dollars were identified, i.e. the base closures.

As the hon. member knows, the Tracker aircraft were to have their engines refitted. They are over 30 years old, and we would not be able to continue to do as much when we have less money. Therefore, because of the non-military need of the Trackers, the cost involved in retrofitting, and the cost involved in the infrastructure at the base that supported those aircraft, we had to take the decision we did to phase out the Tracker aircraft. The surveillance by the long-range Auroras will continue. That is a military mission. Other surveillance may take place as they do their primary mission. That is military surveillance.

[Traduction]

resteront au sol; cela diminuera de moitié la surveillance que nous pouvons exercer sur le littoral de l'Atlantique.

Je demande donc au ministre, en premier lieu, si le gouvernement n'a pas effectivement fait un virage à 180 degrés sur la question de la souveraineté, et si le livre blanc n'est pas effectivement éviscéré par ce budget. N'est-il pas vrai que le Canada n'a en fait aucune politique de défense? On ne peut nier bien sûr que le ministère de la Défense nationale a subi de profondes coupures, les plus importantes de tous les ministères de l'État—37 p. 100 des restrictions totales en 1989 et 1990, et 29 p. 100 en 1990 et 1991. En définitive, le livre blanc en est totalement éviscéré. Je ne crois pas que nous ayons une politique de défense.

Le ministre parle de restructurer les forces terrestres, maritimes et aériennes. Je lui demande donc en quoi consistera cette restructuration. Qu'est-ce qui remplacera les sous-marins à propulsion nucléaire? Comment l'annulation de la troisième étape du programme des frégates sera-t-elle compensée? Comment les réductions seront-elles réparties à l'intérieur du ministère de la Défense nationale? Et quelles sont les solutions de rechange viables auxquelles il a fait allusion dans son allocution?

M. McKnight: Je tenterai de répondre aux questions de mon collègue une à une. Si j'oublie une de ses questions, il me la rappellera sans doute, et je serai heureux d'y répondre.

En premier, monsieur le président, le député a raison de signaler la taille de la réduction que subit le budget de mon ministère. C'est justement pourquoi nous devons nous pencher sur la restructuration et sur la manière dont nous pourrions utiliser les ressources dont nous disposerons. De 1984 à 1989, le budget du ministère de la Défense s'est accru en moyenne de 6 p. 100 par année. Malheureusement, cela ne pouvait pas continuer. Certaines des mesures mentionnées le soir du budget par le ministre des Finances, qui devaient nous amener à réévaluer et à reconsidérer la répartition et la dépense de nos dollars, ont été signalées; je pense par exemple à la fermeture de bases.

Comme le sait le député, les moteurs des *Trackers* devaient être remis en état. Ces appareils ont plus de trente ans, et nous ne pourrions pas continuer à en faire autant en disposant de moins d'argent. C'est pourquoi, à cause du besoin non militaire auquel répondent les *Trackers*, du coût de leur remise en état, et du coût de l'infrastructure de soutien au sol de ces avions, nous avons dû décider de cesser de nous en servir. Les *Auroras* à long rayon d'action continueront d'assurer la surveillance. Leur mission est à caractère militaire. Ils peuvent assurer d'autres fonctions de surveillance tout en accomplissant leur mission première, qui est de nature militaire.

[Text]

The member suggests that the white paper has been gutted. Mr. Chairman, there are and continue to be initiatives enunciated in the paper that will be undertaken. What has to be recognized is the ability to proceed at the pace identified in the white paper. It is not there at this time. We have to proceed within the financial realities of today. That means we have to take actions that no one takes pleasure in, such as bringing into balance our infrastructure and our capital costs. If we do not bring into balance infrastructure and capital cost—infrastructure referring to O and M, personnel, grants and contributions, and capital—we will not be able to provide equipment. We would continue to fall behind the eight ball in providing equipment to the men and women who serve Canada but maintain an infrastructure that would not have any military effectiveness.

Mr. Rompkey: I do not accept the point on the Tracker aircraft, Mr. Chairman, because it seems to me that although there may be a cost involved in retrofitting, there is also a cost in closing down a base, moving personnel, and either retraining or finding alternatives. There is a cost in closing down. What I would like to see are the figures for refitting the engines of the Tracker to do what I and many Canadians, particularly on the Atlantic coast, consider to be an essential defence of Canadian sovereignty. What is the cost in that compared to the cost of closing down the bases?

The minister still has not answered the primary question. With the exception of the close-down of the bases, where in the Department of National Defence will the expenditure restraints be apportioned? What are the alternatives? Where are the cuts going to come, and where is the money in future going to be spent?

Mr. McKnight: Mr. Chairman, the hon. member may not have them but I can provide the savings that will be acquired over the 15-year planning period with the closure of CFB Summerside, which amount to almost a billion dollars. Those are total savings. We have not taken into consideration all of the closure costs, nor have we taken into consideration the sale of assets that might accrue. I can provide those further details to the hon. member.

I can certainly provide the costs of the Tracker and the replacement. I do not have them, but maybe some of my officials have them at this time.

• 1555

Now to the issue of sovereignty surveillance. Military sovereignty surveillance is done by the Aurora aircraft. They were not done and it was not done by the Tracker aircraft to the extent that my military advisers believe the Auroras will be able to continue their job and their responsibility for military surveillance of Canada's coastline. That is the rationale which led to the decision.

[Translation]

Le député laisse entendre que le livre blanc a été éviscéré. Certaines des initiatives énoncées dans le livre blanc, monsieur le président, seront néanmoins entreprises. Il faut cependant tenir compte de notre capacité de respecter les délais énoncés dans le livre blanc. Nous n'avons pas cette capacité présentement. Nous devons respecter la situation financière actuelle. Cela signifie qu'il faut prendre des dispositions qui ne plaisent à personne, tel qu'équilibrer notre infrastructure et nos dépenses en immobilisations. Si nous n'équilibrons pas l'infrastructure et les dépenses en immobilisations—l'infrastructure englobant l'exploitation et l'entretien, le personnel, les subventions et les contributions, ainsi que le capital—nous ne pourrions pas acheter de matériel. Nous continuerions à prendre du retard pour ce qui est d'équiper les hommes et les femmes qui servent le Canada, et nous maintiendrions une infrastructure sans aucune efficacité militaire.

M. Rompkey: Je n'accepte pas l'argument au sujet des *Trackers*, monsieur le président. La remise en état de ces appareils entraînera sans doute une dépense, mais il me semble que fermer une base, déménager le personnel, et le recycler ou lui trouver d'autres emplois entraîneront également des dépenses. La fermeture entraînera des frais. J'aimerais qu'on me donne le coût de la remise en état des *Trackers* afin que ceux-ci puissent assurer ce que je considère avec beaucoup de Canadiens, surtout de la côte de l'Atlantique, comme un élément essentiel de la défense de la souveraineté du Canada. Quel est ce coût comparativement à celui de la fermeture des bases?

Le ministre n'a toujours pas répondu à ma principale question. Exception faite de la fermeture des bases, où, au sein du ministère de la Défense nationale, les coupures de dépenses seront-elles effectuées? Quelles sont les solutions de rechange? Où les coupures seront-elles faites et où l'argent sera-t-il dépensé à l'avenir?

M. McKnight: Monsieur le président, le député n'a peut-être pas les chiffres en main, mais je puis lui donner le montant des économies qui résulteront sur 15 ans de la fermeture de la base de *Summerside*: presque un milliard de dollars. Ce montant représente le total des économies. Il ne tient pas compte de tous les coûts de la fermeture ni du produit de la vente possible de biens. Je peux cependant obtenir ces détails additionnels pour le député.

Les coûts relatifs aux *Trackers* et à leur remise en état peuvent aussi être fournis. Je ne les ai pas à portée de la main, mais peut-être certains de mes fonctionnaires les ont-ils.

Passons maintenant à la question de la protection du territoire. Cette responsabilité est assurée par les appareils Aurora et non par les appareils Tracker. D'après mes conseillers militaires, les avions Aurora devraient pouvoir continuer à assumer la responsabilité de la surveillance du littoral canadien, et c'est ce qui a motivé notre décision.

[Texte]

Mr. Chairman, the savings that were identified in the closing of some seven stations and bases and the downsizing of others totalled in round numbers about \$3.200 billion over a 15-year planning period. Mr. Chairman, that still leaves us quite a bit short of the reduction in our spending line over a 15-year planning period.

Looking at capital, some \$6 billion of capital will be identified and we will continue with that over the planning period. Some \$6 billion additional dollars will be cancelled or deferred or moved to the right, and an additional \$6 billion approximately will be put on hold. That is the magnitude of the reductions that this department has in its planning period.

The budget has been out since April 26. I would not, I am sure, be expected to have a revision of a department that has some 85,000 military personnel and some 30,000-plus civilian personnel and a budget of around \$11 billion annually, to be able to restructure across Canada and eight peacekeeping areas and our commitments to Europe and to North American defence in that period of time.

My advisers are working first on the naval options to replace the gap that was left when we could no longer afford to purchase the SSN submarines. That, Mr. Chairman, will be done soon.

We believe we can have that information within the department from our naval advisers in a matter of—let us be kind and say a month or a little longer. That has been ongoing now since April 27.

Once it reaches the department, the decisions will be made as to the ability of the department to address the needs that are identified by the naval option, and at that time we will have discussions with Cabinet colleagues and government and proceed.

Mr. Rompkey: With regard to the air surveillance, Mr. Minister, the cut-back in the CF-18s will certainly have an impact on our ability to fulfil our commitment under NORAD. You have talked about options coming forward for Maritime Command. What impact is the cancellation of the replacement for the CF-18s going to have?

Mr. McKnight: As the member is aware, Mr. Chairman, the CF-18 replacements were for attrition. At this time, Mr. Chairman, it will not have an impact upon our capability or our commitment either to Europe or to NORAD.

As the hours build up upon the aircraft, we will have to make decisions as to whether we reduce the hours of flying or whether we plan for a mid-life retrofit, but it is not necessary to take that decision at this time in this five-year planning period. We will address it in the near

[Traduction]

Monsieur le président, la fermeture de sept bases militaires et la réduction des activités d'autres bases nous feront épargner environ 3,2 milliards de dollars sur une période de 15 ans. Mais cela ne suffira pas pour arriver aux réductions totales nécessaires pour cette période.

Pour ce qui est du capital, on a fixé une somme de 6 milliards de dollars, qui servira pour la période de planification. Des dépenses en capital d'environ 6 milliards de dollars également seront annulées ou reportées, tandis que d'autres pour la même valeur, soit 6 milliards de dollars, seront mises en attente. Voilà l'étendue des réductions prévues pour mon ministère pour cette période.

Le budget a été présenté le 26 avril dernier. Mon ministère compte 85,000 employés militaires et plus de 30,000 civils. Ils disposent d'un budget annuel d'environ 11 milliards de dollars et sont réparti à travers le Canada et dans huit missions de paix à l'étranger. Il a des engagements pour la défense de l'Europe et de l'Amérique du Nord. On ne peut pas s'attendre à ce que nous revoyons le ministère et que nous en fassions une restructuration en si peu de temps.

Mes conseillers doivent d'abord étudier le budget de la Marine pour combler les lacunes laissées par l'abandon du projet d'achat de sous-marins à propulsion nucléaire. Cela, monsieur le président, se fera bientôt.

Je crois que nous aurons les conclusions de cette étude d'ici environ un mois ou un peu plus. Cette étude est en cours depuis le 27 avril.

Une fois ces conclusions présentées au ministère, des décisions seront prises sur la capacité du ministère de répondre aux besoins de la marine. Avant de les mettre en oeuvre, nous en discuterons avec le Cabinet et le gouvernement.

M. Rompkey: Monsieur le ministre, pour ce qui est de la surveillance aérienne, les réductions dans le programme des CF-18 aura certainement des répercussions sur notre capacité de remplir notre engagement en vertu du traité NORAD. Vous avez parlé des besoins du commandement maritime. Quelles seront les répercussions de l'annulation du projet de remplacement des CF-18?

M. McKnight: Comme le député le sait, monsieur le président, les remplacements de CF-18 devaient se faire en fonction de l'attrition. Par conséquent, il n'y aura pas de conséquences immédiates sur notre engagement envers l'Europe ou NORAD.

A mesure que les heures de vol s'accumulent pour chaque appareil, nous prendrons les décisions nécessaires, soit de réduire le nombre d'heures de vol ou de moderniser les avions. Mais il n'y a pas lieu de prendre cette décision dans le cadre du présent plan quinquennal.

[Text]

future, but it will not be necessary and it will not have an impact upon our commitments at this time.

Mr. Rompkey: I want to ask the minister about Canadian Forces Europe. If we are to stay in NATO, how can we continue to play a credible role in NATO, considering the fact that the equipment that was to serve the increased forces aimed at Germany have been cancelled?

Mr. McKnight: The equipment that is presently in Europe that the 4 Brigade has and the capability of 4 Brigade and the personnel with 4 Brigade will be maintained. When 5 Brigade concludes after November 30, when our commitment to CAST is relieved, it will be tasked in time of crisis—it is stationed in Canada—to go to southern Germany.

• 1600

What has changed is the ability to provide units and to form the division, with the units to support it, that we had envisaged in the white paper. But the same equipment that is in Europe at this time and that 5 Brigade has at this time, and would have had in any case as of December 1, 1989, will be the equipment our forces are served by.

Just as a matter of interest, since 1984 we have increased our personnel to NATO in Europe by approximately 2,000. There will be an additional 300 personnel and support units, including medical support units, that will be moving to the southern German front this summer.

Mr. Blackburn (Brant): I too want to welcome the minister here. It is almost a year, I think, since the committee has had the opportunity to question a minister. That was owing, of course, to the election and the hiatus of the House during the winter.

I am a little confused. Listening to the minister today, one would think it was business as usual and with a few minor interruptions as a result of the budget everything was pretty well on course. However, the minister did allude to the fact that there had been some political changes, or at least changes in political thinking, in the past couple of years, particularly in the last six months. I do not see any impact of that very, very significant change in political thinking in Europe in East-West relations reflected in Canada's defence policy. We are still at best in the 1987 white paper. At worst, in my view, we are still thinking in terms of the Cold War of the 1940s and the 1950s.

Just a few minutes ago the minister alluded to the fact that we are increasing the personnel on the central flank in Europe. Yet Mr. Bush and the other western leaders are anxiously and feverishly attempting to build down, to downsize, both Warsaw Pact and NATO. And here we are in Canada still committed to maintaining a very small, militarily speaking, almost insignificant commitment on the central flank in Europe, where in my view it probably

[Translation]

Nous étudierons cette question sous peu, mais il n'est pas nécessaire de le faire maintenant, et elle n'aura pas de répercussions sur nos engagements.

M. Rompkey: Je veux demander une question au sujet des Forces canadiennes en Europe. Si nous demeurons au sein de l'OTAN, comment pouvons-nous conserver notre crédibilité, étant donné que les augmentations de matériel en Allemagne ont été annulées?

M. McKnight: Le matériel, le personnel et les ressources de la 4^e Brigade en Europe sont maintenus. Le 30 novembre, une fois terminé notre engagement dans le cadre de CTAM, la cinquième brigade, basée au Canada, sera affectée à l'Allemagne du sud en cas de crise.

Nous n'avons pas la capacité de fournir des unités et de former des divisions, comprenant des unités de soutien, que nous avions prévue dans le Livre blanc. Mais les troupes basées en Europe et la cinquième brigade conserveront le matériel qu'elles ont actuellement et qui était prévu pour le 1^{er} décembre 1989.

J'aimerais souligner que depuis 1984, nous avons augmenté le personnel de l'OTAN en Europe d'environ 2,000 personnes. Nous ajouterons encore environ 300 personnes et des unités de soutien, notamment des unités de soutien médicales, qui arriveront en Allemagne méridionale cet été.

M. Blackburn (Brant): J'aimerais également souhaiter la bienvenue au ministre. Nous n'avons pas reçu de ministre depuis près d'un an, je crois, en raison, bien sûr, de l'élection et du congé hivernal de la Chambre.

Je suis un peu perplexe. À entendre le ministre, on croirait que tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes si ce n'était de quelques interruptions dues au budget. Pourtant, le ministre a bien fait allusion à certains changements politiques, ou du moins à des changements de politique, au cours des dernières années, et particulièrement au cours des six derniers mois. Or, on ne voit aucune influence dans les politiques de défense canadiennes des bouleversements intervenus dans les relations Est-Ouest en Europe. Nous vivons encore à l'époque du Livre blanc de 1987 ou, pire, dans l'esprit de la guerre froide des années 1940 et 1950.

Il y a quelques minutes, le ministre a mentionné qu'il y aurait une augmentation de personnel au front central en Europe. Pourtant, M. Bush et les autres dirigeants occidentaux s'efforcent à qui mieux mieux de réduire les forces du Pacte de Varsovie et de l'OTAN. Devant cet effort de réduction des forces armées, nous, Canadiens, insistons pour maintenir des forces très peu nombreuses du point de vue militaire, en Europe Centrale, où elles

[Texte]

is not necessary at all—it is much more necessary in north Norway—at a time when the world is really thinking of trying to find ways to reduce.

Are we going to continue to maintain this force on the central flank in Europe, at Lahr and Baden-Soellingen, to help protect Europe for primary political reasons, while at the same time we have to down-size the defence of Canada? We have to be the only country in NATO that is not capable of defending its own coastal waters but can somehow find \$1.2 billion a year to send a token force to Europe. We must be the laughing-stock of the military planners of western Europe. I do not think there is a European country that would do that. In defending NATO they are directly defending their own country, and their foreign commitment is an extension of their national defence policy. That is not the case in Canada. Otherwise we would not be into tanks and heavy artillery and armoured personnel carriers, we would be spending money on aircraft and naval equipment and more naval material.

So is this the way it is going to be? We are going to continue this very costly commitment to Europe and have to close bases in Canada, throwing civilians out of work, and totally ignoring, I might add, a very, very significant and growing problem in this part of the world, here at home, of the protection of our coastal waters for four or five different important things: immigration, the illegal entry of refugees into this country; the protection of our fisheries—and the Fisheries Minister is crying out for more aircraft; the protection of our environment against covert dumping of toxic wastes off our coasts, which is a growing concern; the growing menace and increased entry of illicit drugs; and search and rescue expansion.

• 1605

All of these paramilitary or soft military activities are growing in importance as the pure military threat in Europe is declining. We are going the other way around. We are out of focus. There is no direction.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, without for a moment agreeing with the last part of my colleague's observations or indeed several others that he made, yes, there has been a geopolitical change enunciated. But the capability is still there.

Canada and our allies have just concluded one of the most successful NATO summits. Canada is fully in agreement with the decision made by NATO leaders at that summit. That decision was to put forward an offer to the Warsaw Pact countries, to be discussed in a very immediate way, that could bring down equal forces in Europe, including air, which is a very important initiative.

I would suggest, Mr. Chairman, that the very reason these discussions are taking place now is because NATO

[Traduction]

sont sans doute moins utiles qu'elles le seraient en Norvège du Nord.

Continuerons-nous à maintenir ces forces sur le front central d'Europe, à Lahr et à Baden-Soellingen et à protéger l'Europe pour des raisons surtout politiques, tandis que nous réduisons notre défense ici même? Nous sommes le seul pays de l'OTAN qui ne soit pas capable de défendre son littoral, mais qui arrive à dépenser 1,2 milliard de dollars chaque année pour envoyer une force symbolique en Europe. Nous sommes sans doute la risée des militaires de l'Europe Occidentale. Pas un seul pays européen ne ferait comme nous. Pour eux, la défense de l'OTAN équivaut à la défense de leur propre pays, et leur engagement à l'étranger fait partie de leur politique de défense nationale. Ce n'est pas le cas du Canada. Autrement, nous n'achèterions pas des chars, de l'artillerie lourde et des véhicules blindés de transport de troupes, mais plutôt des avions et des navires, beaucoup de navires.

Allons-nous continuer à dépenser beaucoup pour notre engagement en Europe, tout en fermant des bases au Canada et en supprimant les emplois de civils canadiens. Allons-nous continuer à faire fi de notre propre problème grave et croissant, et à négliger la protection de notre littoral, problème qui revêt quatre ou cinq aspects: l'entrée illégale de réfugiés dans notre pays, la protection de nos pêches—le ministre des Pêches réclame à cor et à cri des avions—la protection de notre environnement contre le déversement de déchets toxiques sur nos côtes, que la population craint de plus en plus, la menace croissante que constitue l'entrée au Canada de drogues illicites, et l'augmentation de nos capacités de recherche et de sauvetage.

Toutes ces activités paramilitaires ou militaires de temps de paix gagnent en importance, tandis que la menace purement militaire en Europe s'affaiblit. Nous allons dans le sens contraire. Nous n'avons pas une perspective réaliste.

M. McKnight: Monsieur le président, je ne suis pas du tout d'accord avec la dernière partie de l'intervention de mon collègue ni avec plusieurs de ses déclarations, mais il a raison de dire qu'il y a eu des changements géopolitiques. Il faut pourtant garder des forces en Europe.

Le Canada et ses alliés viennent de sortir d'un sommet très réussi de l'OTAN. Le Canada approuve la décision prise par les dirigeants de l'OTAN à ce sommet de faire une offre aux pays du Pacte de Varsovie, dont il faudra discuter immédiatement: réduire les forces en Europe à égalité, y compris les forces aériennes, ce qui est une très importante initiative.

J'estime, monsieur le président, que ces discussions ont eu lieu parce que l'OTAN a conservé sa solidarité et

[Text]

has maintained its solidarity and its defence in Europe. I would suggest very strongly to my colleagues that the freedom that we have expressed, and the actions that are taken in this country, are dependent upon having the security that we do have in NATO, and by that security we make a contribution in Europe, and that adds to security and peace in the world.

If we have a will to continue as a free and democratic country, with the opportunities in lifestyle that go with it, we should continue to make the commitment. However small it may be in some people's minds, it is not small in the minds of our NATO allies. It is not small in the minds of the ambassadors to NATO whom I met at lunch. It is an important contribution, and a recognition that there are two countries in North America which are making a commitment to peace and security in the world, and making that commitment in Europe.

The items that the hon. member suggests this department should be involved in are the very items that would involve any nation once it was assured of security and peace. If we cannot be assured of security and peace, we would not be able to take part in these activities that he suggests. They are very important activities, but I would suggest that from a military point of view the security to allow us to continue the way of life that we value in Canada is that which is found in being a member of the NATO alliance, and making a commitment with other members of that alliance.

We are not the only country which is suffering from a need to reduce its military expenditures. The very reason Mr. Gorbachev has taken the actions that he has taken is that he has recognized a very real need to reduce his military expenditures. But at the same time there are still over 3,000 tanks being produced annually in Russia. We have not seen any letdown in that.

We have not seen any letdown in nuclear powered submarines or ICBM missiles that are being produced. We hope that takes place. But while that capability is still apparent in the Warsaw Pact countries, to start on a process of withdrawing in a unilateral way would, I suggest, be very dangerous to the security of the world, a world which has known peace in Europe for over forty years.

Mr. Blackburn: Mr. Chairman, I am not suggesting unilateral withdrawal of anything. What I am suggesting is that our very costly commitment in the central flank in Europe is ill-advised at this time. It has been for many years. It has become irrelevant.

• 1610

Good heavens, a much better commitment to the defence of the democracies, as the minister referred to, would be a new commitment to north Norway without the sea-transportable aspect of it. Call it CAT and not CAST. That is an extremely vulnerable flank. We should be there. We are trained in cold weather fighting. We do

[Translation]

maintenir une bonne défense de l'Europe. La liberté dont nous jouissons ici, les initiatives que nous avons pu prendre, dépendent de la sécurité que nous avons au sein de l'OTAN et de notre contribution à la sécurité de l'Europe, et par conséquent, à la sécurité et à la paix dans le monde.

Si nous voulons continuer à vivre de façon libre et démocratique, avec le niveau de vie que nous avons, nous devons conserver cet engagement. Même s'il peut sembler petit aux yeux de certains, il ne l'est pas aux yeux de nos alliés. Il ne l'est pas non plus aux yeux des ambassadeurs de l'OTAN avec qui j'ai déjeuné. C'est une contribution importante et une reconnaissance du fait que deux pays de l'Amérique du Nord s'engagent pour la paix et la sécurité dans le monde, et qu'ils le démontrent particulièrement en Europe.

Les engagements préconisés par le député sont ceux que devrait prendre tout pays une fois qu'il a assuré la sécurité et la paix. Si nous ne sommes pas assurés de notre sécurité et de notre paix, nous ne pouvons participer à ces activités. Elles sont certes importantes, mais je crois que d'un point de vue militaire, il nous faut conserver notre engagement envers les autres membres de l'OTAN pour continuer à jouir du mode de vie que nous avons en tant que membres de cette alliance.

Nous ne sommes pas le seul pays qui soit obligé de réduire ses dépenses militaires. En fait, M. Gorbatchev a décidé de réduire ses propres dépenses parce que cela s'imposait. Mais il demeure que la Russie produit chaque année 3,000 chars et qu'il n'y a pas de ralentissement en vue.

Il n'y a pas non plus eu de ralentissement dans la production de sous-marins à propulsion nucléaire ou de missiles inter-continentaux. Nous espérons qu'il y en aura un. Mais comme les pays du Pacte de Varsovie représentent toujours une menace, un début de retrait unilatéral serait, je crois, très dangereux pour la sécurité du monde, qui depuis 40 ans connaît la paix en Europe.

M. Blackburn: Monsieur le président, je n'ai pas parlé du retrait de quoi que ce soit. J'ai simplement dit que nous avions tort de conserver un engagement très onéreux en Europe centrale à l'heure actuelle et, d'ailleurs, depuis plusieurs années. Cet engagement est devenu inutile.

Un meilleur engagement pour la défense des démocraties, dont parle le ministre, consisterait à assumer de nouvelles responsabilités à l'égard du nord de la Norvège sans avoir à se soucier de l'aspect transport maritime. Parlons de CAT et non plus de CAST. C'est un flanc extrêmement vulnérable. Nous devrions y être. Nous

[Texte]

not need tanks, we do not need heavy motorized artillery, but we do need good soldiers up there.

The only truly Canadian commitment and capability in which we are involved in Europe is now coming to an end November 30. Protection of the sea lines in the north Atlantic is another admirable way of defending western democracies.

I am just saying that Lahr and Baden-Soellingen are passé—that is my point—not the defence of the free world, not the defence of western Europe at the same time that we are defending Canada.

Getting back to east coast and indeed west coast surveillance, I think one of these days we are going to have to recognize that perhaps the traditional interpretation of defence, or meaning of the word defence, is going to change—is in fact changing slowly like everything else—and that the military may indeed be tasked in the future, and indeed at the present, to more paramilitary or soft military operations for which they are eminently qualified and trained and suited.

What I am suggesting is the whole thing almost symbolically zeroes in on the cancellation or the de-commissioning, I should say, of the Tracker—slow and low, a damn good plane in its day for the kinds of things I am talking about. The minister talks about the Auroras. They were never intended for coastal surveillance. They are ASW planes. They are the Cadillacs of the fleet. I want a few Chevettes in here at half the price, a fraction of the price.

I want Twin Otters for close coastal and DASH 8s. We make both of them right here in this country. Incidentally, we have a few in Europe flying around that we could use here off our coasts. These are the kinds of planes that we need to protect our sovereignty because if we do not protect our sovereignty off the Atlantic coast, you know who is going to do it—the United States. As the drug menace intensifies in that country, and now that NORAD is brought into the scene in the United States—

Mr. McKnight: And Canada.

Mr. Blackburn: —and Canada, as more and more drugs get by the United States surveillance and come in through Atlantic Canada and from thence into the United States, they are going to come up here and protect our coastal waters if we cannot do it.

Mr. Chairman, I am suggesting at this time we cannot do it and the reason we cannot is that we do not have a co-ordinated four or five ministries approach to this thing. At the very time you are shutting down Summerside, Summerside should be expanding. It is admirably suited, located geographically for precisely those five areas that I have mentioned. Yet here the great forward thinkers of our Cabinet are saying to shut it down because militarily

[Traduction]

avons l'entraînement pour combattre par temps froid. Nous n'avons pas besoin de chars d'assaut, ni d'artillerie lourde motorisée, mais nous avons besoin de bons soldats là-bas.

C'est le 30 novembre que prendront fin en Europe les seuls engagements vraiment canadiens et les responsabilités que nous y avons assumées. La protection des voies navigables dans l'Atlantique nord, voilà une autre façon admirable de défendre les démocraties occidentales.

En fait, j'essaie de vous faire comprendre que Lahr et Baden-Soellingen, c'est passé, que ce qu'il reste, c'est la défense du monde libre, la défense de l'Europe occidentale, tout en continuant à défendre le Canada.

Revenons à la surveillance des côtes est et ouest. Le jour viendra, je pense, où il nous faudra admettre que l'interprétation traditionnelle ou le sens du terme défense évoluera—en fait, une évolution lente a déjà lieu—que le personnel militaire peut se trouver à l'avenir affecté à des tâches paramilitaires pour lesquelles il est extrêmement apte, compétent et entraîné.

Plus précisément, ou presque symboliquement, la situation nous amène à l'annulation du *Tracker*, avion lent et bas, qui à son époque, se prêtait très bien aux activités dont je parle. Le ministre, lui, parle des Auroras. Ces appareils n'ont jamais été destinés à la surveillance des côtes. Ce sont des avions de lutte anti-sous-marine. Ce sont les cadillacs de la flotte. Je veux des Chevettes, à moitié prix, à une fraction du prix.

Je veux des *Twin Otters* pour patrouiller les côtes et des *DASH 8*. Nous fabriquons ces deux types d'avions au pays. En passant, je signale que nous en avons quelques uns en Europe, que nous pourrions utiliser ici pour patrouiller nos côtes. C'est le genre d'avion dont nous avons besoin pour protéger notre souveraineté, car si nous ne le faisons pas le long de la côte de l'Atlantique, vous savez qui s'en chargera—les États-Unis. Plus le problème de la drogue prendra de l'ampleur aux États-Unis, et maintenant que NORAD suscite beaucoup d'intérêt aux États-Unis. . .

M. McKnight: Et au Canada.

M. Blackburn: . . . et au Canada, plus les stupéfiants échapperont à la surveillance américaine et auront accès aux États-Unis par les provinces de l'Atlantique, les Américains interviendront pour protéger nos eaux côtières si nous en sommes incapables.

Monsieur le président, je dirais qu'à l'heure actuelle, nous sommes incapables de nous en charger tout simplement parce qu'il faudrait adopter une approche coordonnée entre quatre ou cinq ministères, et nous ne le faisons pas. Au lieu de fermer Summerside, il faudrait plutôt donner de l'expansion à cette base. Celle-ci conviendrait tout à fait et est très bien située pour surveiller justement les cinq régions que j'ai énumérées.

[Text]

it is not cost-efficient in terms of 1945 or 1955 or 1965. That is pretty sickening, apart from the fact that you are helping to destroy the economy of an entire province.

Mr. McKnight: First of all, Mr. Blackburn and I disagree on the contribution that Canada makes to peace and security in the world by being in NATO and his party disagrees—

Mr. Blackburn: I am talking about staying in NATO and going to north Norway.

Mr. McKnight: But what he is suggesting is that Canada take up residence in Norway. I am sure he is aware that we cannot stay. The Norwegian government does not allow stationing.

Mr. Blackburn: I know that.

Mr. McKnight: Then I would suggest that where we are stationed and with the commitments we have. . . We still have a commitment to north Norway.

Mr. Blackburn: The ACE mobile.

Mr. McKnight: The ACE mobile. . . and we do not have the CAST commitment. But I am glad that he recognized that NORAD, including Canada, is involved in drug surveillance but we cannot continue to do more with less money. From this department's point of view, from a military point of view, and the security from a military defence point of view, which this department and this minister is charged with, Summerside no longer adds and has not added to the military security of Canada.

• 1615

I would like to ask General Manson to enunciate a little more about the tasks that Canada has and the contribution we do make to Europe. I would suggest to my colleague, with all respect, that I have not met in my short term in this office any minister of defence or ambassador of the alliance who suggests, as he does, that Canada's contribution today is irrelevant to peace and security in the world.

Mr. Blackburn: I have two very important points here, if I may, Mr. Chairman. First, why is it that Norway raised so much hell when we announced that we were going to cancel the CAST if they did not want us there? Second, you can find your money for Atlantic and Pacific coastal surveillance from that \$1.2 billion that you are wasting, in my view, in the central flank.

General P.D. Manson (Chief of Defence Staff, Department of National Defence): Mr. Chairman, perhaps I can just take a moment to say a few words about the military value of the Canadian forces in Europe. I personally have been stationed in Europe over the years,

[Translation]

Pourtant, les avant-gardistes du Cabinet prétendent qu'il faut fermer cette base parce que sur le plan militaire, elle n'est pas aussi rentable qu'en 1945, 1955 ou 1965. C'est à vous rendre malade, sans parler du fait que vous contribuez à détruire l'économie d'une province entière.

M. McKnight: Tout d'abord, M. Blackburn et moi-même nous opposons en ce qui concerne la contribution que le Canada peut apporter à la paix et à la sécurité mondiales par sa participation à l'OTAN, et son parti s'oppose. . .

M. Blackburn: Je veux continuer à faire partie de l'OTAN et je veux aller au nord de la Norvège.

M. McKnight: Il propose que le Canada s'installe en Norvège. Il sait, j'en suis persuadé, que c'est impossible. Le gouvernement norvégien ne permet pas le cantonnement.

M. Blackburn: Je le sais.

M. McKnight: Toutefois je vous dirai que l'endroit où nous sommes et les engagements que nous avons pris. . . Nous avons toujours des obligations à l'égard du nord de la Norvège.

M. Blackburn: La force mobile CAE.

M. McKnight: Oui. . . CAET n'est pas visé. Toutefois, je suis heureux de constater que M. Blackburn admet que NORAD, y compris le Canada, est responsable du dépistage des stupéfiants, mais nous ne saurions continuer à en faire plus avec moins d'argent. Dans l'optique du ministère, dans celle des forces armées, Summerside ne contribue plus—et ce, depuis quelque temps—à la sécurité militaire du Canada, qui relève de ce ministère et de son ministre.

Je vais demander au général Manson de vous expliquer plus en détail le rôle que jouent le Canada et notre contribution en Europe. J'aimerais préciser auparavant à l'intention de mon collègue que, depuis le peu de temps que j'occupe ce poste, aucun ministre de la défense ni ambassadeur de l'alliance ne m'a laissé entendre, comme il le dit, que la contribution actuelle du Canada n'est pas nécessaire à la paix et à la sécurité mondiale.

M. Blackburn: À ce sujet, j'ai deux points très importants à soulever, avec votre permission, monsieur le président. Tout d'abord, comment se fait-il que la Norvège se soit plainte avec véhémence lorsque nous avons annoncé que nous allions mettre fin au CAST si l'on ne voulait pas de nous là-bas? Deuxièmement, à mon avis, vous pouvez prendre l'argent nécessaire pour la surveillance des côtes de l'Atlantique et du Pacifique à même le 1.2 milliard de dollars que vous gaspillez, à mon avis, dans le centre.

Le général P.D. Manson (chef d'État major, ministère de la Défense nationale): Monsieur le président, peut-être puis-je dire quelques mots sur la valeur militaire des Forces canadiennes en Europe. J'ai moi-même été cantonné en Europe pendant plusieurs années, en fait

[Texte]

going back as far as 1955, for a total of ten years. I have been very closely associated primarily with the air element in Europe, but I am also very familiar with what happens in the land commitment to Europe as well.

I can tell you that our military forces in Europe, both stationed and assigned to Europe in time of crisis, are no token force. The numbers are relatively small compared with forces of some of our allies on the European continent, but they are all volunteers. They are superbly trained and in most cases they are very well equipped too.

Take, for example, the Canadian air division, which is based in Lahr and Baden-Soellingen. We have three squadrons of CF-18s based there today, and we have two Canadian-based squadrons that would fly over in time of emergency. The CF-18 is generally regarded as the best fighter aircraft in the world today. Our pilots are superbly trained and this is recognized very well by our allies. The CF-18 has an all-weather intercept capability for air defence that is as good as anything in the world. The numbers of airplanes that Canada would provide to the Fourth Allied Tactical Air Force, to which we belong, are very substantial relative to the total forces available to the commander of 4 ATAF today.

On the land side, 4 CMBG is a force of some 6,000 or 7,000, which would be joined in time of crisis after November 30 this year by a Canadian-based brigade—5 Brigade from Valcartier, Quebec—together with the divisional headquarters and other elements brought in from Canada. Together they would form a force of some 12,000 superbly trained troops as well. This force would constitute essentially the only combat reserve available to the commander of the central army group in Europe.

If you speak to that commander or to the Supreme Allied Commander in Europe, indeed, to any of our allies in Europe, they will tell you that the Canadian troops in Europe are no token force. They are highly welcome there. They make a very substantial contribution to the total military force available to NATO in the European theatre.

M. Marc Ferland (député de Portneuf): Merci beaucoup, monsieur le président. Je voudrais, moi aussi, souhaiter la bienvenue au ministre et lui dire que je ne l'envie pas tellement, en cette période de gestion d'un ministère avec des budgets restreints s'il en est. Cependant, ce que je dois dire, c'est qu'il faut peut-être fermer des bases militaires au Canada pour que les Canadiens comprennent l'importance que joue l'armée, non seulement au niveau de la sécurité nationale mais aussi au niveau des retombées économiques et particulièrement au niveau régional.

[Traduction]

pendant 10 ans, à partir de 1955. J'étais très étroitement associé surtout aux forces de l'air en Europe, mais je connais également très bien quels y sont les engagements de notre armée de terre.

Je peux vous dire que nos forces militaires en Europe, à la fois celles qui y sont cantonnées et celles qu'on assigne en temps de crise, sont loins d'être là uniquement pour la forme. Nous sommes relativement peu nombreux, par comparaison aux forces armées de certains de nos alliés du continent européen, mais nos soldats sont tous des volontaires. Ils sont magnifiquement entraînés et dans la plupart des cas, ils sont également très bien équipés.

Prenons par exemple, la division canadienne de l'air installée à Lahr et à Baden-Soellingen. Nous y avons trois escadrons de CF-18 et nous avons deux autres escadrons ici au Canada, que nous pourrions dépêcher en Europe en période de crise. Les CF-18 sont considérés, d'une façon générale, comme les meilleurs chasseurs au monde aujourd'hui. Nos pilotes ont reçu une formation extrêmement poussée, ce que nos alliés reconnaissent fort bien d'ailleurs. Le CF-18 peut jouer un rôle d'interception par tout temps aussi bien que tous les autres appareils. Le nombre d'avions que le Canada pourrait fournir à la quatrième force aérienne tactique alliée, dont nous faisons partie, est assez élevé par comparaison avec l'ensemble des forces dont dispose le commandant de cette escadron aujourd'hui.

En ce qui concerne l'armée de terre, les quelque 6,000 ou 7,000 soldats qui constituent nos forces en Europe seront après le 30 novembre de cette année, en temps de crise, épaulés par une brigade du Canada—la cinquième de Valcartier, Québec—appuyée de forces du quartier général divisionnel et d'autres éléments envoyés à partir du Canada. Ensemble, ils constituent un effectif de quelque 12,000 merveilleusement bien entraînés. Cette force constitue essentiellement la seule réserve de combat dont dispose le commandant de l'armée du centre en Europe.

Si vous voulez parler à ce commandant ou au commandant suprême allié en Europe, en fait à n'importe quel de nos alliés en Europe, ils se feront un plaisir de vous dire que les Forces canadiennes en Europe ne sont pas là simplement pour la forme. Au contraire elles sont très bien accueillies. Ils constituent une part importante de la force militaire globale dont dispose l'OTAN sur le théâtre européen.

Mr. Marc Ferland (Portneuf): Thank you very much, Mr. Chairman. I also would like to welcome the Minister and I would like to tell him that I would not want to be in his place, managing a department in these times of budgetary restraint. I suppose we must close military bases in Canada for Canadians to understand the important role of the army, not only for our national security, but because of the economic spinoff especially in the regions.

[Text]

Dans l'ensemble des programmes que vous avez dû mettre de côté, il y a des milliers d'années-personnes de travail qui ne se réaliseront pas, à cause, justement, des restrictions budgétaires, et probablement aussi, du fait que les Canadiens ne comprennent pas encore l'importance de préserver l'identité nationale et, surtout, la qualité de vie que nous avons. Et si nous l'avons, cette qualité de vie, c'est qu'il y a des jeunes, il y a quarante ans, quarante-cinq ans, qui ont accepté de sacrifier leur vie pour nous permettre d'avoir cette qualité-là; on se doit de la préserver.

• 1620

Cela dit, sauf erreur, les bases canadiennes que nous avons présentement au Canada sont aptes à recevoir près de 120,000 personnes et, malheureusement, nous n'avons que 85,000 personnes actives dans l'armée, représentant donc un excédent de 35,000. Je dois dire que, malheureusement, je trouve justifiable que l'on ferme des bases qui ne servent pas afin que l'on puisse réaffecter ces sommes d'argent de façon à équiper adéquatement les 85,000 membres qui restent; et de façon, surtout, à être capable de développer le volet très important de la réserve qui a été, malheureusement, mis de côté pendant trop d'années. Je l'ai répété l'an dernier et je le répète encore cette année, on doit récupérer vingt ans de léthargie en quelques années, et ce n'est pas facile.

Ceci dit, monsieur le ministre, la question qui m'intéresse aujourd'hui au plus haut point découle de la décision qui a été prise par la Commission des droits de la personne il y a quelques mois et qui a placé l'armée dans une drôle de situation, c'est-à-dire que la Commission des droits de la personne a dit que tous les postes militaires sont maintenant ouverts aux femmes, sauf les sous-marins. L'armée se réveille avec un joli problème. Et, particulièrement, les femmes militaires de carrière qui, elles, n'ont pas eu tellement droit au chapitre dans tout ce débat. Le débat étant fait, très souvent, par des groupes de pression extérieurs aux femmes, qui, elles, doivent vivre journalièrement la vie militaire.

J'ai plusieurs cas sur mon bureau, présentement, de femmes qui ont 15 ans, 16 ans, 18 ans de carrière dans l'armée, et lorsqu'elles se sont inscrites, lorsqu'elles ont signé leur premier engagement, il y avait des règles. Elles savaient dans quoi elles s'embarquaient; elles savaient qu'il y avait des métiers qui étaient réservés aux femmes et d'autres qui ne l'étaient pas.

Aujourd'hui, l'armée devant gérer cette décision, elle se voit prise pour créer des unités, de toutes pièces, de femmes qui devront maintenant aller au combat, dans le champ, comme on dit. Or, des femmes qui avaient l'habitude de travailler dans des hôpitaux se voient, après 18 ans de carrière, forcées d'aller dans le champ. Et si elles refusent, on sait ce qui leur en coûte. C'est un refus d'obtempérer à des ordres et elles ne veulent pas cela. Ce que font ces femmes, elles remettent leur carrière en cause et certaines démissionnent présentement ou ne renouvellent pas leur contrat.

[Translation]

Among the programs that you have had to put aside, there are thousands of person-years that will not be worked because precisely of these budgetary restrictions and because also Canadians probably do not really understand yet the importance of maintaining our national identity and more particularly our standard of living. If we have this standard of living, it is because young people, 40, 45 years ago, agreed to sacrifice their life in order for us to maintain that standard; we must keep on maintaining it.

So, unless I am mistaken, Canadian bases in Canada can currently accommodate nearly 120,000 people, whereas, unfortunately, there are only 85,000 active members in the Forces. This represents a surplus of 35,000 spaces. I must therefore consider justifiable the closure of those bases that serve no useful purpose in order to use the resulting savings to adequately equip the 85,000 remaining members and, more particularly, to develop the vital reserve element which, unfortunately, has been overlooked for too many years. I said it last year and I will say it again this year: we have to make up for 20 years of lethargy in just a few years and it will not be easy.

That being said, Mr. Minister, the issue of greatest concern to me today stems from the decision made by the Human Rights Commission a few months ago, which decision has placed the Forces in a peculiar situation. The Human Rights Commission ruled that women could occupy any military position except for those on submarines. This left the Forces with a pretty problem. Career women in the Forces, who experience military life on a day-to-day basis, were given little opportunity to voice their opinions on the subject as most of the pressure came from outside lobby groups.

I now have on my desk several cases of women with 15, 16, 18 years experience in the Forces. When they enrolled, there were rules. They knew what they were getting into; they knew there were trades open to women and others that were not.

As a result of that ruling, the Forces must now set up female combat units from scratch. Now, army career women who have spent 18 years working in a hospital are being forced to do field duty. As you know, to refuse is to refuse to obey an order and that is something these women do not want. Some of them are rethinking their careers and either quitting or not re-enlisting.

[Texte]

Autre question, monsieur le ministre: Comment se fait-il que lors de l'intégration des trois Forces armées, on a permis la clause d'ancienneté, à savoir celui qui était dans l'aviation pouvait demeurer dans l'aviation sans jamais voir son plan de carrière handicapé de quelque façon que ce soit, alors qu'à cette étape-ci, les femmes se voient quasiment obligées de servir dans un service pour lequel elles ne se sont jamais, ni préparées psychologiquement, ni autrement?

J'aimerais donc savoir, monsieur le ministre, si vous avez l'intention, dans les semaines qui viennent—et je ne sais pas si c'est par règlement interne ou par le biais d'une loi qu'on devra le faire, vous m'éclairerez sur la question—, j'aimerais savoir, dis-je, si vous avez l'intention de veiller à ce qu'on donne la possibilité aux femmes qui ne voudront pas servir au front de pouvoir refuser une affectation sans pour autant être brimées dans leur plan de carrière ou dans leur avenir militaire?

Mr. McKnight: Unfortunately, Mr. Chairman, what the hon. member says about the the ruling by the Canadian Human Rights Commission and its impact on some women who have chosen the military as a career is accurate.

Let me go back just a bit on the ruling. The Canadian Armed Forces were involved in crew trials to develop a data base so that we could make available with knowledge trades and occupations within Canada's armed services to all Canadians. The ruling overtook those trials and we were, as I recall, ordered to conclude the trials.

• 1625

I believe what would happen, if the hon. member's suggestion that we would then because of the ruling treat women differently than the male members of Canada's military were accurate, would be that we would have developed again in the eyes of Canadians and the commission and in the eyes of the men—the male members of Canada's forces—another form of discrimination.

Unfortunately, now that the military is open in all trades and occupations with the exception of the submariner service, under the ruling of the Human Rights Commission that men and women as they enter Canada's forces will be trained to be combat ready and will be assigned regardless of sex to duties within Canada's military, that is a difficult part of the outcome. The ruling gave the forces up to 10 years to implement that judgment. I believe that taking such a period of time would be certainly detrimental to the organization and to the ability of the armed services to integrate in a meaningful way.

Unfortunately, I cannot at this time accept the suggestion made by my colleague, although it does have

[Traduction]

Another point, Mr. Minister: how is it that when the three components were integrated, a grandfather clause was set up to allow members of the Air Force to remain in the Air Force without any adverse effects on their career plans, whereas women are now almost forced to serve in areas for which they have not been psychologically or otherwise prepared?

I would therefore like to know, Mr. Minister, if you intend in the coming weeks—either by internal order or legislation, I do not know which; I look to you for advice on that point—as I said, I would like to know if you intend to allow women who do not want to serve on the front to turn down a posting with no effect on their career plan or military future?

M. McKnight: Malheureusement, monsieur le président, ce que nous dit le député au sujet de la décision de la Commission canadienne des droits de la personne et sur les répercussions de cette décision sur les femmes qui ont choisi une carrière militaire, est exact.

J'aimerais dire quelques mots sur la décision. Les forces armées canadiennes ont effectué des essais de personnel afin de créer une base de données sur les métiers et les occupations ouverts à tous les Canadiens au sein des forces armées canadiennes. Si je me souviens bien, lorsque la Commission des droits de la personne a rendu sa décision, on nous a demandé de mettre fin aux essais.

A mon avis, ce qui se produirait si, comme le propose M. Ferland, nous n'imposons pas les mêmes conditions aux femmes qu'aux hommes en vertu de la décision qui a été rendue, c'est que nous serions coupables d'une forme de discrimination aux yeux des Canadiens, de la Commission et des militaires de sexe masculin.

Malheureusement, les Forces canadiennes ont dû ouvrir tous leurs métiers et occupations aux femmes, à l'exception du service à bord de sous-marins lorsque la Commission des droits de la personne a décidé que les hommes et les femmes qui s'engagent dans les Forces canadiennes doivent s'entraîner au combat et être affectés à des postes sans distinction de sexe. La décision comporte un délai de mise en oeuvre maximum de dix ans. A mon avis, échelonner la mise en oeuvre sur une période aussi longue nuirait certainement au travail d'organisation et d'intégration des Forces canadiennes.

Je ne peux donc considérer la proposition faite par mon collègue car, quoique valable, elle mènerait à une

[Text]

merit. By accepting it we would then have placed another form of discrimination as to the difference between men and women in Canada's service.

M. Ferland: Si vous me permettez, monsieur le ministre, j'ai de la difficulté à comprendre que l'on puisse créer une nouvelle forme de discrimination. Je comprends que, suite à la décision et à partir de maintenant, toute femme qui entrera dans l'armée saura qu'elle devra servir dans le champ. Cela, j'en conviens.

Mais je parle, moi, des femmes qui, elles, ont signé il y a 15 ou 18 ans et lorsqu'elles ont signé leur engagement, il n'en était pas question. Je crois qu'il est possible de dire que pour toutes les femmes qui ont signé il y a plusieurs années, qui ont développé un plan de carrière, qui ont accumulé un fonds de pension, pour éviter qu'elles remettent en cause leur avenir, leur plan de pension, voire remettre en cause leur carrière, nous ne changerons pas pour elles les règles du jeu en cours de route.

Pour une femme qui a servi pendant 18 ans comme infirmière dans un hôpital militaire et qui se voit, à quelques années de sa retraite potentielle, quasiment obligée de renoncer à tout, je pense qu'il y a là une injustice. Et je pense que, tout en respectant la décision de la Commission, il y a moyen de permettre à ces femmes de mener à terme leur carrière selon les règles qui existaient au moment de leur entrée. Merci, monsieur le président.

Mr. McKnight: I guess when the decision was made by the commission it was a decision that equality was equality, equity was equity. The men who signed on under the existing pre-commission rulings for their service are also experiencing a change. The change they are experiencing is that of now working with women in positions they had not anticipated. I am pleased to say that very, very many accept it and go about their business. There are some who are not pleased with that prospect.

• 1630

I can only say that as rulings progress and as times change, Canada's forces will change. And that means it will change for everyone in Canada's forces, not only for a certain segment who enter at one time or who are prepared to leave in a short period of time, but also everyone who is in Canada's service.

M. Ferland: Je comprends, monsieur le ministre, que ce n'est pas une situation facile pour vous, mais si l'on posait carrément la question aux femmes militaires et qu'on leur disait que nous appliquons la politique intégralement à partir de maintenant et qu'en même temps l'on voyait le nombre de femmes de carrière diminuer, comment pourrions-nous réagir? Est-ce qu'on va réagir à partir du moment où il y aura 3,000 femmes ou 4,000 femmes qui auront décidé de mettre fin à leur carrière?

[Translation]

autre forme de discrimination sexuelle au sein des Forces armées canadiennes.

Mr. Ferland: With due respect, Mr. Minister, I fail to see how it would create a new form of discrimination. I know that as a result of the decision and effective immediately, women enlisting in the Armed Forces will know they have to serve in the field. I realize that.

I am talking about the women who enlisted 15 or 18 years ago, at which time they were not required to do so. These women have developed a career plan and built up a pension fund. I think that, in their case, to prevent their putting their futures, pension plans, and careers into question, we can say that we will not change the rules half way through the game.

I think we are not being fair to the woman who has served as a nurse in a military hospital for 18 years and who finds herself almost forced to give it all up when she is just a few years away from possible retirement. I think that we can find a way to allow these women to complete their careers under the rules that applied when they enlisted and still comply with the Commission's ruling. Thank you, Mr. Chairman.

M. McKnight: Je suppose que lorsque la Commission a rendu sa décision, elle a jugé que l'égalité était l'égalité et l'équité, l'équité. Les hommes qui se sont engagés avant la décision rendue par la Commission subissent, eux aussi, les conséquences de cette décision. Ils se voient maintenant obligés de travailler avec des femmes là où ils ne s'y attendaient pas. Je suis heureux de vous annoncer que la plupart d'entre eux ont accepté la décision. Par contre, il y en a certains qui n'aiment pas du tout l'idée d'avoir à travailler avec des femmes.

Tout ce que je peux vous dire, c'est que les décisions évoluent avec le temps et que les Forces armées canadiennes évolueront. Il faut en conclure que cette évolution touchera tous les membres des Forces canadiennes et pas uniquement certains qui se sont engagés à une époque où qui approchent de leur retraite, mais bien tous ceux qui font partie des Forces canadiennes.

Mr. Ferland: I understand, Mr. Minister, that this is not easy for you, but if we simply asked women members with the caveat that we will be applying this policy from now on, how would we react if we saw the number of women with a career in the military decrease? Are we going to wait to react that 3,000 or 4,000 women have decided to put an end to their career in the military?

[Texte]

Je doute que l'on serve, dans ces conditions, la cause des femmes. Je me dis que si on a permis aux hommes, lors de l'intégration, d'avoir un droit d'ancienneté dans la Force où ils servaient—marine, aviation ou armée—, je ne vois pas pourquoi, en 1989, on ne pourrait pas reconnaître aux femmes, qui sont entrées en service avant la décision du Conseil, le droit de continuer leur carrière selon les principes qui existaient à ce moment-là. Autrement, ce serait créer une injustice flagrante. Car on change les règles du jeu en plein milieu d'une carrière.

J'ai de la difficulté, monsieur le ministre, à comprendre et à accepter cela. Et je pense qu'il y a sûrement moyen d'assurer à tout le moins la sécurité des femmes qui sont déjà là. Celles qui viendront tout à l'heure connaîtront les nouvelles règles, sauront qu'elles devront creuser un trou dans le champ, coucher dans la vase et ainsi de suite. Elles le sauront. Mais celles qui y sont entrées il y a 10 ans ou il y a 15 ans savaient, elles, qu'elles n'auraient jamais à faire cela. Et c'est là que je vois un problème d'injustice flagrante envers les femmes.

Merci, monsieur le président.

Mr. McKnight: The same views have been expressed to me by women now in Canada's services. I just want to go back to my understanding when integration took place. The tasks of the personnel were not changed. The way they did those tasks and under the command they did the task and fulfilled their duties was changed, but the tasks were not changed. What we have now is a change in the tasks because of a ruling. If one were to allow female members of the Canada's forces to choose to continue in their present task, occupation and environment, then the male members of the Canadian forces would wish the same opportunity and indeed should be given the same opportunity when we are addressing equality within Canada's forces.

This is the reason I cannot accept the suggestion put forward by my colleague, Mr. Chairman. I have a concern that the ruling will lessen the number of Canadian women serving in Canada's armed forces in the near term. I do not believe it will be so in the long term, but I believe in the near term that this will be the impact of the Canadian Human Rights Commission ruling. That is unfortunate.

The Chairman: Members of the committee, we have about 30 minutes remaining. A number of members have signaled to me that they would like to address the minister on main estimates. My suggestion is that we shrink the time down somewhat and I will bear that in mind.

• 1635

Mr. Dionne (Miramichi): I would first of all like to take this opportunity publicly to congratulate the minister on his appointment to this portfolio, and he will probably not be surprised if I do not congratulate him on anything else. I must say as well that I find it ironic, to say the least, to hear a government member of this committee talk

[Traduction]

This I feel would not serve the interest of women. As far as I am concerned, if we allowed men, at the time of the integration of the forces, to maintain their seniority in the force they were already in—sea, air or land—I do not see why in 1989, we cannot recognize that women who joined before the Commission's decision have the right to continue their career according to the principles that existed when they joined. Otherwise, we are creating a blatant injustice. We are changing the rules of the game in mid-career.

I have difficulty, Mr. Minister, understanding and accepting this. I feel that there surely should be a way to at least give some security to women who are already in the service. Those who join later on will do so according to the new rules and will know that they must dig ditches, sleep in the mud, etc. They will know it in advance. But, those who joined 10, or perhaps 15 years ago thought that they would never have to do this. And that is where I see a blatant injustice towards women.

Thank you, Mr. Chairman.

M. McKnight: Les femmes qui font actuellement partie des Forces armées du Canada m'ont exprimé les mêmes opinions. Je tiens simplement à redire ce que j'ai compris de l'intégration. Les tâches n'ont pas changé. Ce qui a changé, c'est la façon dont le personnel effectue les tâches et le commandement dont il relève; mais les tâches n'ont pas changé. Actuellement, nous sommes témoins d'un changement dans les tâches, à la suite d'une décision. Si l'on permettait aux membres féminins des forces armées de continuer dans leurs tâches, leurs occupations actuelles alors les membres masculins des Forces canadiennes demanderaient les mêmes possibilités et, en fait, devraient les avoir puisque nous recherchons l'égalité au sein des Forces canadiennes.

C'est pourquoi je ne saurais accepter la suggestion que me fait mon collègue, monsieur le président. Je crains que cette décision n'entraîne une diminution du nombre de Canadiennes dans les forces armées dans un avenir rapproché. Je ne pense pas que l'incidence soit à long terme, bien qu'à court terme, ce sera, à mon avis, la conséquence de cette décision de la Commission canadienne des droits de la personne. C'est malheureux.

Le président: Chers collègues, il nous reste environ 30 minutes. Plusieurs députés m'ont signalé leur intention d'interroger le ministre sur le Budget principal des dépenses. J'aimerais vous proposer que nous réduisions le temps de chacun et je vais surveiller l'heure.

M. Dionne (Miramichi): D'abord, j'aimerais saisir cette occasion de féliciter publiquement le ministre d'avoir été nommé à ce portefeuille. Il ne sera sans doute pas surpris d'apprendre que je n'ai pas d'autres félicitations à lui adresser. Je dois dire aussi que je trouve ironique, c'est le moins qu'on puisse dire, d'entendre un député du

[Text]

about the last 20 years of neglect when his own government has just caused the greatest decimation of the armed forces perhaps in the history of this country.

Mr. Minister, during the last election campaign—and I am going to be a bit more parochial, I guess, than the previous two questioners—your predecessor was in the riding of Miramichi and gave an unequivocal commitment that there would be no further cut-backs at CFB Chatham. What has happened to that commitment?

Mr. McKnight: What has happened is that at that time the funding for the department was \$2.7 billion higher in the five-year planning period, plus bumps to acquire equipment. Since that time the department's budget has been reduced by \$2.7 billion and there will not be bumps. The need for CFB Chatham is under discussion, as was enunciated by the Minister of Finance. The low-level air defence will stay in CFB Chatham providing there is a provision for the use of a range to allow the low-level air defence training to take place. The air part of CFB Chatham, which is 434 and 433 out of Bagotville, will no longer be necessary when we acquire a range closer to Bagotville. The travel time for the CF-18s to use the range at Tracadie is about an hour. When we are reducing training by looking at the number of hours the CF-18s fly and assigning hours to squadrons for training when they have to fly for an hour as compared to 15 minutes in other training areas, they either do without the training or they accrue more hours to their aircraft.

The decision, as the hon. member knows, was not easy; and as he also knows, it is not the first time Chatham was considered for closure. At this time Chatham does have the low-level air defence school, the battery that is there. As a matter of fact, the trained personnel from that low-level air defence will move to Europe to provide low-level air defence to our forces there.

Mr. Dionne: Mr. Minister, I am not personally blaming you, but the answer you gave makes the situation all the more galling, because in 1984 a permanent solution to the problem of Chatham had been found and it was your government who withdrew that commitment, the Directorate of Pay Services in Chatham along with the low-level air defence school and battery. That would have solved the problem in the long term. There has never been any explanation given as to why the Directorate of Pay Services was pulled out of Chatham and why that commitment was not fulfilled. Would you like to give me an answer to that one?

Mr. McKnight: I will just touch briefly, and then I will ask General Manson. That would not, in my

[Translation]

gouvernement nous parler du manque d'intérêt dont on a fait preuve envers les forces armées au cours des vingt dernières années alors que c'est justement son propre gouvernement qui, de toute l'histoire de ce pays, les a probablement le plus décimées.

Monsieur le ministre, au cours de la dernière campagne électorale—je vais prêcher un peu plus pour ma paroisse que les deux intervenants précédents—votre prédécesseur en visite dans la circonscription de Miramichi s'est engagé clairement à ne plus faire de réductions à la base de Chatham. Qu'est devenu cet engagement?

M. McKnight: À l'époque, le budget du ministère prévoyait 2,7 milliards de dollars de plus sur une période de cinq ans, plus des montants supplémentaires pour des achats d'équipement. Depuis lors, on a amputé le budget du ministère de ces 2,7 milliards de dollars et il n'y a plus de montants supplémentaires. Nous discutons du besoin de maintenir la base de Chatham, comme l'a dit le ministre des Finances. La défense aérienne à faible altitude demeurera à la base de Chatham à condition que l'on y installe un champ de tir afin que l'entraînement à faible altitude puisse se faire. Le service de l'air à la base de Chatham, soit 434 et 433 à partir de Bagotville, ne sera plus nécessaire lorsque nous aurons un champ de tir plus près de Bagotville. Il faut environ une heure aux CF-18 pour se rendre au champ de tir à Tracadie. Dans le cadre de l'entraînement réduit, il faut tenir compte du nombre d'heures de vol des CF-18; et s'il faut qu'une escadre fasse une heure de vol plutôt que quinze minutes pour se rendre dans une autre région pour s'entraîner, il faut soit se passer de l'entraînement ou compter un plus grand nombre d'heures de vol pour les avions.

Cette décision comme le sait l'honorable député n'a pas été facile; il sait également, que ce n'est pas la première fois que nous songeons à fermer Chatham. À l'heure actuelle, il y a une école de défense aérienne à faible altitude à Chatham, une batterie. À vrai dire, le personnel qui a déjà reçu sa formation à Chatham sera envoyé en Europe pour fournir à nos forces là-bas une défense aérienne à faible altitude.

M. Dionne: Monsieur le ministre, je ne vous en tiens pas personnellement responsable, mais votre réponse démontre encore plus l'ironie de la situation, puisqu'en 1984, on avait mis au point une solution permanente au problème de Chatham, mais votre gouvernement a repris son engagement et changé d'idée en ce qui concerne la Direction générale des services de paye qui devait s'installer à Chatham avec l'école et la batterie. Cela aurait résolu le problème à long terme. Il n'y a eu aucune explication pour dire pourquoi la Direction générale des services de paye allait être retirée et pourquoi on n'a pas respecté la parole donnée. Voulez-vous m'en donner l'explication?

M. McKnight: Je dirais quelques mots et ensuite je demanderai au général Manson de vous répondre. D'après

[Texte]

understanding, have fulfilled the need for more range for the battery and the school—

Mr. Dionne: That is a different issue.

Mr. McKnight: —and would not have provided a necessity of maintaining the costs of the air facilities presently located at Chatham. But I would ask General Manson to discuss the DPS.

• 1640

Gen Manson: Back in the late 1970s and early 1980s it became obvious the squadron flying operation then going on at CFB Chatham would come to a close with the phase-out of the CF-101 Voodoo and the CF-5 as fighter aircraft. At that time, in searching for alternatives for CFB Chatham to keep it a viable air base, we proposed the establishment of the Directorate of Pay Services at the base. That would be a move from Ottawa to Chatham. Some initial steps were made. The department bought a piece of property in downtown Chatham. But then the low-level air defence program was approved and it was decided to move the low-level air defence training school and a battery of these weapons to CFB Chatham as a far more useful military activity for that air base. Of course that activity is well under way right now, as Mr. Dionne is aware. When that decision was made, to the best of my recollection, it was decided not to proceed with the establishment of the Directorate of Pay Services activity in Chatham, as being by far a second-best activity there. We then proceeded fully with the low-level air defence system.

The Chairman: Thank you, General Manson and Minister.

Mr. Rompkey: Just on a point of order, Mr. Chairman, will we be having the minister back?

Mr. McKnight: I will appear as we can arrange our schedules.

The Chairman: As your Chair, I would accept that this is an issue the committee would like further examination on. We have the commitment from the minister that he is willing to reappear before the committee.

Mr. Rompkey: Could we try it at the next meeting of the committee, then?

The Chairman: I will ask our clerk to proceed immediately following today's deliberations to arrange the earliest schedule she can for us to do so.

Mr. Fretz (Erie): Welcome, Mr. Minister. We are pleased to have you here today.

During your comments to us you mentioned we would acquire the new ship-borne aircraft. I wonder what the

[Traduction]

ce que j'en sais, cette solution n'aurait pas réglé le problème d'un plus grand champ de tir pour la batterie et l'école. . .

M. Dionne: C'est quelque chose de tout à fait différent.

M. McKnight: . . . n'aurait pas justifié le coût du maintien des installations aériennes qui se trouvent actuellement à Chatham. Mais je vais demander au général Manson de vous parler de la Direction générale des services de paye.

Gén Manson: Vers la fin des années 70 et le début des années 80, il est devenu évident que les opérations de vol qui étaient alors menées à la BFC Chatham allaient prendre fin avec le retrait progressif des chasseurs CF-101 et CF-5. A ce moment, nous avons proposé, comme moyen de préserver Chatham comme base aérienne viable, d'y établir la Direction des services de la solde. La direction aurait déménagé d'Ottawa à Chatham. Des démarches préliminaires ont été faites; le ministère a acheté un terrain dans le centre-ville de Chatham. Le programme de défense aérienne à basse altitude a été approuvé sur les entrefaites, et on a décidé de déménager à Chatham l'école d'entraînement à la défense aérienne à basse altitude ainsi qu'une batterie de ces armes, y voyant un emploi beaucoup plus utile du point de vue militaire à faire de cette base aérienne. Bien sûr, cette activité est maintenant en bonne voie d'être réalisée, comme M. Dionne le sait. Lorsque ces décisions furent prises, autant que je me souviens, il a été décidé de ne pas faire déménager la direction des Services de la solde à Chatham parce que cette solution constituait, et de loin, un pis-aller. Nous avons alors mis pleins feux sur le système de défense aérienne à basse altitude.

Le président: Merci, général Manson et monsieur le ministre.

M. Rompkey: Une précision, monsieur le président. Le ministre reviendra-t-il?

M. McKnight: Je comparaitrai selon ce que permettront nos horaires respectifs.

Le président: En ma qualité de président, je reconnais que cette question est une question que le Comité aimerait à examiner de plus près. Nous avons la parole du ministre; il est disposé à comparaître de nouveau devant nous.

M. Rompkey: Pourrions-nous faire en sorte que ce soit à la prochaine réunion du Comité alors?

Le président: Je vais demander à notre greffière de faire des démarches tout de suite après les délibérations d'aujourd'hui pour organiser une rencontre le plus tôt possible.

M. Fretz (Érie): Bienvenue, monsieur le ministre. Il nous fait plaisir de vous recevoir ici aujourd'hui.

Dans les observations que vous nous avez adressées, vous mentionnez que nous allons faire l'acquisition de

[Text]

status of that acquisition is, whether you can share with the committee when you see that happening.

Mr. McKnight: The ship-borne aircraft for the Canadian frigates being built is an initiative undertaken by the government to put together initially, as I understood it, a Canadian-designed airframe for helicopters that would have a multitude of uses within Canada. The consortia are working at that task, and at this time there is a delay in their ability to provide us with timely information. I believe the delay is some six months. I still believe the consortia will be able to accomplish their task totally within the period. There has been a slight delay in the frigate program because of its uniqueness, therefore a slight delay in the helicopter. The air support will not jeopardize our timetable.

I would ask Mr. Fowler to comment on it if he could, because of the many things I have been involved in in the last three and a half months, that is one I am not totally familiar with.

Mr. Robert R. Fowler (Deputy Minister, Department of National Defence): The question related to the state of play with the ship-borne helicopter?

Mr. McKnight: That is what I answered, anyhow.

• 1645

Mr. Fowler: Mr. Chairman, the program is being delayed. There are a number of problems related to it. I am afraid I am not an expert on the program, and with your permission I would like to refer this question to General Woods.

Mr. Fretz: Mr. Chairman, I was not asking for a lot of detail; I was just wondering. It is onstream and you mentioned that perhaps six months—

Mr. McKnight: That is my understanding of it. If you can just nod, that is close enough.

Mr. Fretz: That is fine. Mr. Chairman, I am not asking for any more details at this point.

Mr. Fowler: I might add one comment, then, Mr. Chairman.

The Chairman: For the purpose of the record, let it show that Mr. Woods nodded affirmatively.

Mr. Fowler: There is a final issue to be determined as to the number of aircraft to be produced. As Mr. McKnight said in his opening remarks, we are proceeding now to determine over the next few months what the impact of the budget cuts in our program are going to be. Our first remit from the government is to offer advice with respect to the naval program. A key part of that advice will be to offer views as to how many of the ship-

[Translation]

nouveaux appareils embarqués. Je me demande où en sont les choses, si vous pouviez nous dire quand vous estimez que ce projet sera réalisé.

M. McKnight: L'appareil destiné à être embarqué à bord des frégates canadiennes dont la construction est en cours, représente l'initiative prise par le gouvernement de monter au départ, d'après ce que j'ai compris, une cellule de conception canadienne pour des hélicoptères qui ont des tâches multiples à remplir au Canada. Les consortiums s'affairent à cette tâche et, à l'heure actuelle, ils n'arrivent pas à nous fournir les informations opportunes. Je crois que ce retard est de quelque six mois. J'estime néanmoins qu'ils sauront mener à bien leur tâche dans les délais. Le programme de la frégate canadienne de patrouille a accusé un léger retard en raison de son caractère exceptionnel, d'où un léger retard dans le programme des hélicoptères. La question de l'appui aérien ne compromettra pas notre échéancier.

Je demanderais à M. Fowler de compléter mes propos parce que j'ai dû me familiariser avec bien des sujets au cours des trois mois et demi qui viennent de passer et que je ne connais pas très bien celui-là.

M. Robert R. Fowler (sous-ministre, ministère de la Défense nationale): La question se rapportant à l'avancement du projet des hélicoptères embarqués?

M. McKnight: C'est celle à laquelle j'ai répondu, en tout cas.

M. Fowler: Monsieur le président, le programme est retardé. Il y a un certain nombre de problèmes. Je crains de ne pas être un spécialiste en cette matière, aussi, avec votre permission, j'aimerais demander au général Woods de répondre.

M. Fretz: Monsieur le président, je ne demandais pas des détails; j'étais seulement curieux de savoir. Il est en cours et vous avez dit que peut-être six mois. . .

M. McKnight: C'est ce que j'en comprends. Si vous pouvez juste nous faire signe de la tête, cela suffira.

M. Fretz: C'est parfait. Monsieur le président, je ne tiens pas à avoir plus de détails pour le moment.

M. Fowler: En ce cas, je voudrais ajouter quelque chose, monsieur le président.

Le président: Pour le compte rendu, nous indiquerons que M. Wood a fait un signe de tête affirmatif.

M. Fowler: La dernière question à résoudre est celle du nombre d'aéronefs qui seront produits. Comme M. McKnight l'a déclaré dans ses observations liminaires, nous allons tenter au cours des prochains mois de déterminer quelle incidence aura sur notre programme la réduction annoncée dans le budget. Notre première tâche consistera à conseiller le gouvernement sur le programme naval. Un élément essentiel de nos conseils touchera le

[Texte]

borne aircraft we will be able to afford. We do not know the answer to that question now.

Mr. Fretz: Mr. Minister, I think all of us, especially those of us who are interested in defence issues, were surprised when we saw the budget and the cuts that took place. I am wondering what effect, besides the deficit reduction, you are attempting to accomplish. What effect has the posturing and the stance the Soviet or Warsaw Pact countries are taking—and we have seen quite a direct change, certainly a change in their attitude—had on the decision that you, sir, have made?

Mr. McKnight: The decision that was made during the budget exercise was not made solely on an initiative that had been launched. I think the conventional arms control talks that are under way now in Vienna will be a litmus test as to Mr. Gorbachev's sincerity and our ability to reduce threat around the world. The change in the perception and the geopolitical change, which I would say has been caused by a remarkable man and responded to by leadership within NATO in a remarkable way, is something we hope will lead to reduction of tensions.

The only thing that can be said is that the threat is less at this time than it has been at times in the past, and hopefully there will continue to be a reduction in that area and the enunciated actions will be fulfilled by the Warsaw Pact and the enunciated actions that have been requested by the NATO alliance of the Warsaw Pact will come to fruition and we will have less tension. The decisions Canada is making as to our defence posture and our defence commitments have been made because of the current capability of the Warsaw Pact and the need for the alliance to maintain the defence that has led, in my opinion, to peace and security in Europe for the last 40 years.

Mr. Wenman (Fraser Valley West): I am sure nobody around this table or in fact in this room can find much to cheer about at a meeting convened under the cloud of this particular tough budget. We can try to rationalize that there is less threat and that the Gorbachev-Bush mood is indeed positive, and perhaps there is not the same need, but there certainly is a need in the defence forces of Canada. I am very disappointed in this priority.

• 1650

I suppose I would be further disappointed that the committee system in the House of Commons has not matured enough to make any appreciable difference in assisting the minister to revive the budget for the Department of National Defence to its rightful position within the priorities of Canada. In welcoming him as

[Traduction]

nombre d'aéronefs embarqués que nous serons en mesure de nous permettre. Nous ne pouvons répondre à cette question pour le moment.

M. Fretz: Monsieur le ministre, je crois que nous avons tous été très surpris, particulièrement ceux d'entre nous qui s'intéressent aux questions de défense, du budget et des réductions qu'il comportait. Je me demande quel objectif vous poursuivez mis à part la réduction du déficit. Quel effet la position adoptée par les Soviétiques ou les pays du Pacte de Varsovie—et nous avons assisté à un changement assez direct, certainement un changement d'attitude—a-t-elle eu sur la décision que vous, en tant que ministre, vous avez dû prendre?

M. McKnight: La décision qui a été prise au cours du processus budgétaire ne l'a pas été seulement à la lumière de cette initiative. Je crois que les entretiens sur la limitation des armes conventionnelles qui sont en cours actuellement à Vienne constitueront un test décisif qui nous permettra de juger de la sincérité de M. Gorbatchev et de notre aptitude à réduire les menaces qui existent à l'échelle internationale. Ce changement de perception, ce changement géopolitique, qui, j'oserais dire, sont le fait d'un homme remarquable et auquel les dirigeants de l'OTAN ont réagi d'une manière remarquable, devrait, nous l'espérons, mener à une réduction des tensions.

La seule chose que nous puissions dire est que la menace est actuellement moins grande qu'elle l'a parfois été dans le passé, que nous espérons qu'elle continuera à diminuer, que les projets annoncés par le Pacte de Varsovie seront réalisés et que les mesures demandées par l'OTAN seront prises et que nous assisterons à une diminution de la tension. La position adoptée par le Canada en matière de défense et ses engagements dans ce domaine sont attribuables aux possibilités actuelles des pays du Pacte de Varsovie et au fait que l'Alliance se doit de maintenir la position défensive qui a, selon moi, garanti la paix et la sécurité en Europe au cours des 40 dernières années.

M. Wenman (Fraser Valley-Ouest): Je suis certain que personne autour de cette table ou en fait présent dans cette pièce ne peut trouver de bonnes raisons de se réjouir lors d'une réunion où plane la menace que présente ce budget particulièrement dur. Nous pouvons essayer de trouver des explications logiques en affirmant que la menace est moins grande et que les relations entre MM. Gorbatchev et Bush sont en effet bonnes, et que les besoins ne seront peut-être pas les mêmes, mais ils demeurent qu'il existe certainement des besoins au sein des forces de défense du Canada. Je suis très déçu de l'ordre de priorité que l'on a accordé à cette question.

Je suppose que je serais encore plus déçu si le système de comités à la Chambre des communes n'avait pas acquis assez de maturité pour comprendre la nécessité d'aider le ministre à rétablir le budget de la Défense nationale à la place qui lui revient de droit dans les priorités du Canada. Tout en souhaitant la bienvenue au nouveau ministre,

[Text]

minister, I would hope that before he leaves as minister the economic conditions will have improved, and in fact the next budget might bring better news. With more support from members around this table, maybe it is possible. The committee has its work cut out to make sure this happens.

Having enjoyed the heady days of 1984 and 1985, I suddenly understand now the member for Miramichi, who sat on the other side of this table for so many years earlier and felt the frustration of being in government, when in fact restraint was being applied time after time. I would share his frustration, but I would say to the minister at the same time, as depressing as this might be, let us not get bogged down in cut-backs and negativism. If we have to accept what we have to accept, let us still see if we cannot recognize that the way we do this gives us long-term positive productivity, for example in procurement.

In the last four years we have seen new sources of procurement and new competition initiatives, particularly in western Canada, Mr. Minister. When you talk about cut-backs, I think the first tendency would be to draw the wagons in a big circle. All of a sudden you say hold it; we had better protect our base of defence industries. So we just suddenly cut out all the new excitement, the competitive aspect, in a mentality of protectionism for that base industry. I hope we will take this as a time that we will not do that and we can still let in the new light in a sense of competitiveness to reduce prices, increase opportunities and give the defence industry a little bit of a shakedown and not just allow the natural strength of that power to eliminate many of the other good things that have occurred in procurement.

Similarly, I hope there will not be such a demoralized or negative attitude towards new ideas, alternate roles. Even if we have to extend the white paper a little bit longer, I hope we will keep the spirit of that white paper, which was so correct, so right and so well received by the Armed Forces and by Canadians. We all participated and felt something very good and very strong there.

Your challenge is not to lose the thrust we have going while we work through this period. I encourage you to do that by not saying that all of a sudden this means we are doing nothing; we cannot accept any change in roles; we cannot accept a change, as you said, to the geopolitical economy and strategic threat. In fact, you must respond to that in these other ways. You must keep moving towards the white paper thesis, and maybe this is a time to take some of the roles that are not appropriate and cut them out, as hard as that is. That is going to take a lot of courage, but it is correct for you, and I will encourage you and support you in that in every way.

Specifically I would like to ask you about peacekeeping roles. Minister Clark has suggested that we may play a peacekeeping role in Kampuchea if the conditions are

[Translation]

j'espère qu'avant qu'il ne quitte ce poste, les conditions économiques se seront améliorées et que le nouveau budget nous apportera de meilleures nouvelles. S'il est appuyé par les membres ici présents, c'est peut-être possible. Nous, c'est-à-dire notre comité, savons ce qu'il nous reste à faire pour nous assurer que cela arrive.

Après avoir vécu les jours grisants de 1984 et de 1985, je comprends maintenant le député de Miramichi, qui a siégé pendant des années de l'autre côté de cette table et a vécu les frustrations de l'appartenance au parti gouvernemental chaque fois que les temps, sur le plan financier, étaient difficiles. Je comprends cette frustration mais en même temps je dirais au ministre, même si les temps sont difficiles, ne nous laissons pas submerger par le négativisme. S'il nous faut accepter ce que nous devons accepter, voyons quand même si nous ne pouvons pas en profiter pour améliorer la productivité à long terme au niveau des acquisitions par exemple.

Au cours des quatre dernières années, nous avons vu la naissance de nouvelles sources de production et de nouveaux concurrents, surtout dans l'Ouest canadien, monsieur le ministre. Lorsqu'on parle de coupures, je crois que la première réaction est de former le cercle avec les chariots. Tout d'un coup, on se dit, un instant, protégeons d'abord nos industries de défense traditionnelles. Cette mentalité protectionniste tue dans l'oeuf toutes les nouvelles initiatives passionnantes, fait disparaître toute concurrence. J'espère que cette fois-ci nous ne procéderons pas ainsi, que la concurrence jouera au niveau des prix, que les possibilités seront multipliées, que l'industrie de défense traditionnelle sera un peu secouée et que l'on ne la laissera pas étouffer avec sa puissance naturelle les initiatives des nouveaux venus sur le marché.

De même, j'espère que les nouvelles idées et les rôles différents ne se heurteront pas à une attitude négative ou démoralisante. Même s'il faut prolonger un peu les délais d'application du Livre blanc, j'espère que nous préserverons l'esprit de ce Livre blanc si correct, si juste et si bien reçu par les Forces armées et l'opinion publique. Nous avons tous participé et nous avons tous senti que nous tenions là quelque chose de très fort et de très bon.

Votre rôle est d'entretenir cet enthousiasme pendant que nous traversons cette période difficile. Je vous encourage à le faire en ne disant pas de but en blanc, rien ne va plus; nous ne pouvons accepter de changement de rôles; nous ne pouvons accepter de changement, comme vous l'avez dit, à l'économie géopolitique et la menace stratégique. Ce qu'il vous faut, c'est y réagir autrement. La thèse du Livre Blanc doit rester la vôtre et c'est peut-être le moment ou jamais de mettre fin à des missions, aussi dur cela soit-il, qui ne sont pas opportunes. Il vous faudra beaucoup de courage, mais il le faut, et je vous encouragerai et je vous appuierai de toutes mes forces.

J'aimerais plus précisément vous poser une question sur le maintien de la paix. Le ministre, M. Clark, a suggéré que si certaines conditions sont remplies, il est

[Texte]

right for asking. In other words, I would like to know, in view of the CAST changes, potential changes in Europe through Bush and Gorbachev, do you see a potential role and could you in fact make the adjustments in the forces necessary to do that role if you were so requested?

Mr. McKnight: I will try to be as quick as I can on a subject that is very important.

• 1655

Canada's ability to maintain peacekeeping roles and commitments flow from the tasking and the planning that has gone into the military in Canada and to Canada's forces. Because we have planned for the worst-case scenario, if you like, we are capable of fulfilling a peacekeeping role.

Particularly with Kampuchea, I am sure the government would be prepared to examine any further requests for peacekeepers. There would naturally be criteria that would be necessary. There would have to be a clear mandate for peacekeepers. It would have to be in a manageable timeframe.

Support from all parties for the peace initiative would certainly have to be identified and that the mission would be part of an overall peace plan within that region. But yes, we would certainly examine any formal request. My colleague, the Secretary of State for External Affairs, will be the lead minister and when the request comes to us, we will respond within our capability.

The Chairman: I have 10 minutes to fit in three people. Alternatively, we can maybe go to Mr. Blackburn, to Mr. Hughes, who is here today. If the others would like to go on today, we will make that happen, or you could choose to wait for another meeting. I simply say that to judge time, but I will recognize Mr. Blackburn.

Mr. Blackburn: Just a few points here. We talk about a gloomy budget. I think we should keep in mind that the Department of National Defence will still have \$140 million more to spend this year than they spent last year. The cuts came in future spending, not present fiscal spending.

Secondly, my friend, Mr. Wenman, referred to the heady days of 1984-85. I do not recall any heady days; I recall a lot of promises. But every major capital program of the Department of National Defence originated with the previous government. The only change since 1984 has been in the uniforms brought in by Mr. Coates. That basically is what it is. There might have been one or two minor exceptions.

What I want to get to right now specifically is I want to find out from the minister what he has in mind and how soon we can expect an announcement on the replacement

[Traduction]

possible que nous participions aux forces de maintien de la paix au Kampuchea. Autrement dit, j'aimerais savoir, compte tenu des changements apportés au groupe CTAM, des changements potentiels en Europe créés par les décisions de Bush et de Gorbatchev, si vous voyez un rôle potentiel et s'il vous serait possible de procéder aux ajustements nécessaires au sein des Forces armées pour jouer ce rôle, si on vous le demande.

M. McKnight: Je vais essayer d'être aussi bref qu'une question aussi importante le permet.

La capacité du Canada à jouer un rôle dans le domaine du maintien de la paix est le résultat de la planification et de l'attribution des tâches au sein des Forces armées canadiennes. C'est parce que nous avons prévu le pire, si vous voulez, que nous pouvons jouer ce rôle de maintien de la paix.

Tout particulièrement en ce qui concerne la Kampuchea, je suis sûr que le gouvernement sera disposé à examiner toute requête de ce genre. Bien entendu, il y a des critères qui sont indispensables. Il nous faut un mandat parfaitement clair et un calendrier raisonnable.

Il nous faut le soutien de toutes les parties à l'initiative de paix et cette mission doit s'intégrer à un processus global de pacification dans cette région. Si nous recevons une demande officielle, nous l'examinerons. C'est à mon collègue, le secrétaire d'État aux Affaires extérieures, que cette demande sera envoyée et une fois saisi, nous aviserons en fonction de nos possibilités.

Le président: Il nous reste trois personnes et dix minutes. L'autre solution c'est de donner la parole à M. Blackburn et à M. Hughes qui sont ici aujourd'hui. Si les autres veulent prendre la parole aujourd'hui, c'est possible, ou ils peuvent attendre une autre réunion. C'est à vous de juger en fonction du temps qui nous reste. Quoi qu'il en soit, la parole est à M. Blackburn.

M. Blackburn: Une ou deux petites remarques. Certains parlent d'un budget sinistré. Il ne faut quand même pas oublier que le ministère de la Défense nationale aura 140 millions de dollars de plus à dépenser cette année, par rapport à l'année dernière. Les coupures concernent les dépenses à long terme et non pas cette année financière.

Deuxièmement, mon ami M. Wenman a parlé des jours grisants de 1984-1985. Je ne me souviens pas de jours grisants, je me souviens de beaucoup de promesses. Tous les principaux programmes d'équipement du ministère de la Défense nationale remontaient à l'ancien gouvernement. Le seul changement depuis 1984, c'est la changement d'uniformes décidé par M. Coates. C'est à peu près tout. Il y a peut-être eu une ou deux petites exceptions.

Ce qui m'intéresse tout particulièrement, c'est le fond de la pensée du ministre sur les Tracker et leur éventuel remplacement. C'est extrêmement important, car si nous

[Text]

of the Trackers. It is infinitely important, because if we are going to do away with a whole system off our Atlantic and indeed our Pacific coasts of low-level coastal surveillance, we might as well forget about sovereignty off our two coasts. Do not tell me that the Auroras are going to do it, because they are not going to do it. They are already overcommitted. Your predecessor tasked additional flights to the Arctic and now you have cut back on the additional six they were going to purchase. How much more do you think the Auroras can do and still carry out their ASW role and their commitment to the alliance? I am talking about our coastal waters.

Mr. McKnight: Just a brief comment on my colleague's opening remarks. The planning phase is about 10 years in military procurement. Sometimes it is shortened for certain projects. But as to planned and paid for and budgeted for, I can identify several activities that took place since 1984, since the change in administration, and several new initiatives that have been announced and which will continue. Mr. Wenman was mentioning some projects in western Canada.

There will be a lot of people disappointed as to the ability of this department to continue with projected acquisitions of equipment in all areas of Canada. As an example, the TICS program which was enunciated and the NTV are going forward—delayed and de-scoped, but they will be going forward because there is a necessity for them. As will other programs be going forward, such as the Northern Warning System, which is beneficial to Canadian companies and Canada's security and North America's security.

As to the Trackers, Mr. Blackburn, the budget speech that Mr. Wilson would have liked to have given identified that we would continue on an urgent basis to assess our naval priorities in light of the decision made to not purchase the SSNs because of the financial implications of that purchase and because of the costs associated with other needs. The Trackers, as such, will not be replaced until I have had an opportunity to review the information provided by my naval experts. Coastal surveillance and the ability for Canada to continue to control and monitor its coastal waters will be part of the advice that I will be seeking and I am seeking. We are going ahead with 12 mine-countermeasure vessels, which are coastal vessels. I see the member shaking his head, but they are—

• 1700

Mr. Blackburn: It is not the same purpose, though—

Mr. McKnight: No, but they are coastal vessels and they do provide security to Canada's coast, plus training for a very valuable naval reserve. They are proceeding.

[Translation]

abandonnons tout notre système de surveillance côtière à basse altitude de l'Atlantique, surtout du Pacifique, autant faire une croix sur notre souveraineté au large de ces deux côtes. Ne me dites pas que les Aurora le feront car ils ne le feront pas. Ils ont déjà plus de missions qu'ils ne peuvent en faire. Votre prédécesseur avait affecté des vols supplémentaires à l'Arctique et vous venez de supprimer les six avions supplémentaires qu'il devait acheter. Combien pensez-vous encore pouvoir demander aux Aurora tout en continuant à leur faire jouer leur rôle de détection des sous-marins et leur rôle auprès de l'Alliance? Je parle des eaux côtières.

M. McKnight: D'abord un petit commentaire sur le préambule de mon collègue. En matière d'acquisitions militaires, la phase de planification est d'environ dix ans. Parfois elle est réduite pour certains projets. Mais pour ce qui est de ce qui a été planifié, financé et inscrit au budget, je peux citer plusieurs activités qui ont eu lieu depuis 1984, depuis le changement d'administration, et plusieurs initiatives nouvelles qui ont été annoncées et qui se poursuivront. M. Wenman a parlé de certains projets dans l'Ouest canadien.

Beaucoup de personnes seront déçues de l'impossibilité pour ce ministère de poursuivre certains projets d'acquisition d'équipement dans toutes les régions du Canada. Par exemple, le programme TICS, qui a été annoncé, et le NTV se poursuivent—avec du retard et sur une seule fréquence, mais ils se poursuivent car ils sont nécessaires. De même, d'autres programmes se poursuivront, comme le système d'alerte du Nord, qui est utile aux compagnies canadiennes et à la sécurité du Canada et de l'Amérique du Nord.

Pour ce qui est des Tracker, monsieur Blackburn, le discours du budget que M. Wilson aurait aimé prononcer disait que nous continuerions sur une base urgente à évaluer nos priorités navales à la lumière de la décision de ne pas acheter de sous-marins à propulsion nucléaire à cause des répercussions financières qu'ils auraient entraînées et à cause du coût associé aux autres besoins. Les Tracker ne seront pas remplacés tant que je n'aurai pas eu la possibilité d'examiner les données fournies par mes experts maritimes. Les données que je vais obtenir porteront notamment sur la surveillance côtière et l'aptitude du Canada à continuer de contrôler et de surveiller ses eaux côtières. Nous allons donner suite au projet relatif aux 12 dragueurs de mines qui sont des navires côtiers. Je vois le député secouer la tête mais ce sont...

M. Blackburn: Ils n'ont pas le même objet, toutefois. . .

M. McKnight: Non, mais ce sont des navires côtiers qui assurent la sécurité des côtes canadiennes, outre la formation d'une réserve navale très précieuse. Le projet va de l'avant.

[Texte]

As to Canada's coastal security, I will have to wait advice from my military advisers, who are the experts.

Mr. Rompkey: Could I just ask a brief supplementary?

The Chairman: The problem is is that we have a member who has not asked any questions yet and the time is gone effectively. I recognized Mr. Hughes. I will come to you—

Mr. McKnight: Mr. Chairman, I will take a question from Mr. Rompkey and a question from Mr. Hughes, if that does not screw up your planning. I was five minutes late getting here.

The Chairman: We intend to go five minutes longer anyway.

Mr. Rompkey: If the Trackers are not going to be used to do aerial surveillance over the Atlantic, and particularly to identify foreign vessels that are overfishing in Canadian waters, which is creating the crisis in the east coast fishery right now—a very, very serious crisis—what is the Government of Canada going to do to provide surveillance in the air? Please bear in mind that you have four fisheries patrol vessels that are able to do that kind of job, but they are surface vessels. They are not aerial surveillance.

Mr. McKnight: Mr. Rompkey, I have communicated with two of my Cabinet colleagues, the Minister of Transport and the Minister of Fisheries and Oceans, regarding the removal of the Tracker aircraft from that service, which they relied on. It was a fisheries responsibility and a coast guard responsibility. We will have discussions, I am sure. My colleagues are aware, as you are, of the gap that will be left by the inability of this department, because of budget reductions, to re-engine the Trackers and continue to use them.

Mr. Rompkey: I make the point again, Mr. Chairman, that the crisis is upon us now. We are into the fishing season right now.

Mr. McKnight: The Trackers are not shut down right now. The Trackers will continue to fly. The closure of CFB Summerside will start in 1990, and until that time the reserve squadron and the Tracker squadron, which are located at CFB Summerside, will maintain their patrols.

Mr. Hughes (MacLeod): I would like to pick up on a comment that the minister made earlier about the more than 40 years of success of NATO. I am wondering if you could elaborate on Canada's current position with respect to a diverse nuclear capacity in the European theatre. Perhaps in that context you could comment on Canada's central role in the recent NATO summit in Brussels as well.

Mr. McKnight: I appreciate the opportunity. Unfortunately, I was not there, so it is difficult to comment. All allies played an important role, because it

[Traduction]

Quant à la sécurité des côtes canadiennes, j'attendrai de connaître l'avis de mes conseillers militaires qui sont des experts en la matière.

M. Rompkey: Puis-je poser une brève question supplémentaire?

Le président: En fait, un membre du comité n'a pas encore posé de question et votre temps de parole est écoulé. J'ai donné la parole à M. Hughes. Je reviendrai à vous.

M. McKnight: Monsieur le président, je répondrai à une question de M. Rompkey et à une de M. Hughes, si cela ne bouleverse pas votre plan de travail. Je suis arrivé avec cinq minutes de retard.

Le président: Nous comptons siéger cinq minutes de plus de toute façon.

M. Rompkey: Si les Trackers ne sont plus utilisés pour assurer la surveillance aérienne au-dessus de l'Atlantique, et notamment identifier les navires étrangers qui pratiquent la sur-pêche dans les eaux canadiennes, ce qui est la cause de la crise que traverse actuellement l'industrie de la pêche sur la côte est—crise extrêmement grave—que va faire le gouvernement du Canada pour assurer la surveillance aérienne? N'oubliez pas que vous avez quatre navires de patrouille des pêches en mesure de faire ce travail, mais ce sont des navires de surface qui ne peuvent pas assurer la surveillance aérienne.

M. McKnight: Monsieur Rompkey, j'ai communiqué avec deux de mes collègues du Cabinet, le ministre du Transport et le ministre des Pêches et Océans, au sujet du retrait des Tracker de ce service, sur lequel ils comptaient. C'était une responsabilité des Pêches et de la garde côtière. Nous aurons des discussions à ce sujet, j'en suis certain. Tout comme vous, mes collègues savent qu'il sera impossible au ministère, en raison de compressions budgétaires, de remettre les Tracker en état et de continuer à les utiliser.

M. Rompkey: Je le répète, monsieur le président, nous sommes en pleine crise. La saison des pêches débute tout juste.

M. McKnight: Les Tracker ne sont pas retirés immédiatement. Ils continueront à voler. La fermeture de la base de Summerside s'effectuera en 1990 et jusqu'à cette date, l'escadrille de réserve et l'escadrille de Tracker qui sont basées à Summerside continueront à effectuer leurs patrouilles.

M. Hughes (MacLeod): Je voudrais revenir sur une observation qu'a faite plus tôt le ministre au sujet des 40 ans et plus d'existence et de succès de l'OTAN. Voulez-vous nous expliquer en détail la situation actuelle du Canada en matière de force nucléaire diversifiée dans le contexte européen. A cet égard, pouvez-vous nous parler aussi du rôle essentiel du Canada lors du récent sommet de l'OTAN tenu à Bruxelles?

M. McKnight: Je vous remercie de me poser cette question. Malheureusement, je n'ai pas assisté à ce sommet et il m'est donc difficile d'en parler. Tous les

[Text]

was a summit that could have led to allies not being as pleased with the outcome as all allies were.

Canada, regarding nuclear presence in Europe, not nuclear presence in Canada, enunciated what we believed was a compromise position prior to the summit taking place. Mr. Clark had discussions with his United States counterpart. The Prime Minister had discussions with other summit leaders. But as to the part we played and how we played, I can only refer you to press reports, which said that Canada made a contribution and that it was an important contribution in wording.

• 1705

The other thing that I think has to be recognized is that the contribution and the leadership shown by President Bush in his proposal set within the summit and the alliance an opportunity to have a true compromise—not papering over cracks, but to have a compromise that was acceptable to all summit leaders and enunciated very plainly and clearly by all summit leaders.

The Chairman: It is clear to the Chair that this is an exercise for which committee members would have liked to have a longer time.

I want to thank the minister for appearing. Particularly, I want to express the appreciation of the committee of your willingness to return. I hope that can be as soon as members and yourself can make that arrangement.

Mr. Blackburn: On a point of order, I was wondering, while the minister is still here, if we could find out if the minister will be available to this committee at least a couple more times before we rise at the end of June, assuming we rise at the end of June.

Mr. McKnight: First of all, I do not know when your committee meetings are and when you plan to be. . . I am not available in the coming week and I am not available the next week. From there on, I do not know my agenda or yours.

Mr. Blackburn: That leaves us then just two weeks before we rise for the summer, and that means we have each had approximately 20 minutes in one year if the minister cannot come back on a couple more occasions in the last two weeks in June. I want to go on the record that if that does happen and he is not available before June 30 then it is pretty disgraceful.

Mr. Rompkey: I want to support that. I want also to make the point that the questions we ask in committee we cannot ask in the House of Commons. You cannot ask a detailed question in the House of Commons; it will be ruled out of order by the Speaker.

This is a very important area, of national importance. What has happened to the National Defence budget is unusual—and that is an understatement—and I fully support what Mr. Blackburn says. If we cannot, as Members of Parliament, exercise our right and ask the

[Translation]

alliés ont joué un rôle important car ce sommet aurait fort bien pu avoir de résultats beaucoup moins positifs.

En ce qui concerne la présence d'une force nucléaire en Europe et non au Canada, notre pays a adopté une position qui, à nos yeux, constituait un compromis, avant la tenue du sommet. M. Clark a eu des entretiens avec son homologue américain tandis que le premier ministre discutait avec les autres dirigeants du sommet. Mais en ce qui concerne notre rôle et la façon dont nous l'avons joué, je ne puis que vous renvoyer aux communiqués de presse selon lesquels le Canada a grandement contribué au libellé.

Il faut aussi reconnaître que la contribution du président Bush et le leadership qu'il a démontré dans sa proposition ont permis au sommet et à l'alliance de trouver le compromis véritable—et je ne parle pas ici de jeter de la poudre aux yeux—mais d'un compromis acceptable à tous les chefs d'État présents au sommet et auquel chacun d'entre eux a clairement adhéré.

Le président: Il me semble évident que les membres du comité auraient tous voulu avoir plus de temps pour en discuter.

Je remercie le ministre d'avoir comparu. Je lui sais particulièrement gré d'avoir accepté de revenir aussi à une date ultérieure sur laquelle j'espère que nous pourrions tous, membres du Comité et vous-même, nous entendre.

M. Blackburn: J'invoque le règlement, tandis que le ministre est encore parmi nous. En supposant que la Chambre s'ajourne à la fin de juin, pourrions-nous savoir si le ministre est disposé à revenir comparaître encore une ou deux fois de plus.

M. McKnight: Tout d'abord, je ne connais pas l'horaire de votre Comité ni ne sais quand vous avez l'intention de. . . Je ne suis pas disponible la semaine prochaine, ni la semaine suivante. Et je ne sais pas non plus quel sera mon emploi du temps ultérieurement.

M. Blackburn: Cela ne nous laisse plus que deux semaines avant l'ajournement d'été, et si le ministre ne peut se libérer à quelques reprises d'ici là, cela signifie que les députés n'auront eu chacun que quelque 20 minutes pour l'interroger durant toute l'année. Si le ministre ne se rend pas disponible d'ici le 30 juin, je tiens à dire que c'est assez scandaleux.

M. Rompkey: Je suis tout à fait d'accord. Je fais aussi remarquer que nous ne pouvons pas poser à la Chambre les questions que nous posons en comité. Si on a le malheur de poser une question détaillée à la Chambre des communes, le président la juge irrecevable.

Toute cette question est de la plus haute importance pour la nation. Il est assez inhabituel—et c'est peu dire—de voir un budget comme celui de la Défense nationale subir autant d'avatars, et je souscris sans réserve à la position de M. Blackburn. Si les députés ne peuvent plus

[Texte]

kinds of detailed questions we are entitled to ask as our role permits, then we might as well forget about Parliament; it just does not exist as far as we are concerned and we have no ability to exercise our roles.

Mr. Dionne: I subscribe to that too.

The Chairman: I recognize that there is a desire for a longer period of time. The minister has given his commitment to return, and I have asked the clerk to maximize that. We do not know the results of that yet. I appreciate the expressions that have just been made, but I want to extend also my appreciation to Mr. Fowler, deputy minister, and to General Manson. We will be seeing you again.

For all other members of the committee, we are to take a few moments now for agenda and procedure. For others in the room, that signals to you that we are going in camera.

[Traduction]

exercer leurs droits et poser des questions aussi en détail que le permet leur rôle, alors à quoi sert-il de siéger au Parlement. Autant dire que le Parlement n'existe plus puisqu'il ne nous accorde plus la possibilité d'exercer à souhait notre rôle.

M. Dionne: Moi aussi, je suis d'accord.

Le président: Je reconnais qu'il serait souhaitable d'avoir plus de temps à notre disposition. Mais le ministre s'est engagé à comparaître à nouveau, et j'ai demandé au greffier de tirer le maximum du temps que nous aurons à notre disposition. Nous ne savons pas encore ce que cela donnera. Je comprends les points de vue qui viennent d'être exprimés, mais je m'en voudrais d'oublier de remercier le sous-ministre, M. Fowler, et le général Manson que nous aurons l'occasion de revoir.

Je demanderai à tous les autres membres du Comité de rester quelques minutes pour que nous puissions discuter de programme et de procédure. Je signale aux autres personnes dans la salle qu'il nous faut nous réunir à huis clos.



*If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

From the Department of National Defence:

General P.D. Manson, Chief of Defence Staff;

Robert R. Fowler, Deputy Minister.

TÉMOINS

Du ministère de la Défense nationale:

Général P.D. Manson, chef de l'état-major de la
Défense;

Robert R. Fowler, sous-ministre.

5
28

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Tuesday, June 13, 1989
Wednesday, June 21, 1989

Chairman: Arnold Malone

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 3

Le mardi 13 juin 1989
Le mercredi 21 juin 1989

Président: Arnold Malone

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

National Defence and Veterans Affairs

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent de la*

Défense nationale et des affaires des Anciens combattants

RESPECTING:

Future Business of the Committee

Main Estimates 1989-90: Votes 1, 5, 10, 15, and 20
under NATIONAL DEFENCE

CONCERNANT:

Travaux futurs du Comité

Budget des dépenses principal 1989-1990: Crédits 1,
5, 10, 15 et 20 sous la rubrique de la DÉFENSE
NATIONALE

APPEARING:

The Honourable Mary Collins, P.C., M.P.,
Associate Minister of National Defence

WITNESSES:

(See back cover)

COMPARAÎT:

L'honorable Mary Collins, c.p., députée,
Ministre associé de la Défense nationale

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989

STANDING COMMITTEE ON
NATIONAL DEFENCE AND
VETERANS AFFAIRS

Chairman: Arnold Malone

Vice-Chairman: Marc Ferland

Members

Derek Blackburn
Stan Darling
Maurice Dionne
Girve Fretz
Bob Hicks
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Patricia Russell
Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE
NATIONALE ET DES AFFAIRES
DES ANCIENS COMBATTANTS

Président: Arnold Malone

Vice-président: Marc Ferland

Membres

Derek Blackburn
Stan Darling
Maurice Dionne
Girve Fretz
Bob Hicks
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité
Patricia Russell

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 13, 1989

(5)

[Text]

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met, *in camera*, at 11:06 o'clock a.m., this day, in Room 307, West Block, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Derek Blackburn, Stan Darling, Marc Ferland, Girve Fretz and Arnold Malone.

Acting Member present: Fred Mifflin for Bill Rompkey.

In attendance: From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: David Lord, Research Advisor.

The Committee considered its future business.

By unanimous consent, it was agreed,—That one transcript from this *in camera* meeting be produced and that it be retained by the Clerk and destroyed at the end of the session.

At 11:56 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, JUNE 21, 1989

(6)

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met at 4:12 o'clock p.m., this day, in Room 705, 151 Sparks Street, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Stan Darling, Maurice Dionne, Marc Ferland, Bob Hicks, Arnold Malone and Bill Rompkey.

Acting Member present: Felix Holtmann for Girve Fretz.

In attendance: From the Library of Parliament: Wolfgang Koerner, Research Officer. *From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade:* David Lord, Research Advisor.

Appearing: The Honourable Mary Collins, Associate Minister of National Defence.

Witnesses: From the Department of National Defence: General P.D. Manson, Chief of Defense Staff; Major-General Robert Little, Chief, Logistics Doctrine and Operations; D.J. Lindley, Associate Assistant Deputy Minister, Personnel.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, April 28, 1989, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1990. (See *Minutes of Proceedings, Wednesday, May 17, 1989, Issue No. 1*)

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 13 JUIN 1989

(5)

[Traduction]

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit à huis clos aujourd'hui à 11 h 06 dans la pièce 307 de l'Édifice de l'Ouest sous la présidence d'Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présents: Derek Blackburn, Stan Darling, Marc Ferland, Girve Fretz et Arnold Malone.

Membre suppléant présent: Fred Mifflin remplace Bill Rompkey.

Aussi présent: Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur: David Lord, conseiller en recherche.

Le Comité discute de ses travaux à venir.

Du consentement unanime, il est convenu,—Qu'un seul exemplaire des délibérations de cette séance à huis clos soit imprimé et que le greffier du Comité le conserve et le détruise à la fin de la session.

À 11 h 56, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 21 JUIN 1989

(6)

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit aujourd'hui à 16h12, dans la salle 705, 151, rue Sparks, sous la présidence de Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présents: Stan Darling, Maurice Dionne, Marc Ferland, Bob Hicks, Arnold Malone et Bill Rompkey.

Membre suppléant présent: Felix Holtmann remplace Girve Fretz.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner, attaché de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, conseiller en recherche.

Comparait: L'honorable Mary Collins, ministre associée de la Défense nationale.

Témoins: Du ministère de la Défense nationale: Le général P.D. Manson, chef de la Défense nationale; le major-général Robert Little, chef, Doctrine et opérations de logistique; D.J. Lindley, sous-ministre adjoint associé, Personnel.

En conformité de son Ordre de renvoi du vendredi 28 avril 1989, le Comité poursuit l'étude du Budget des dépenses principal pour l'exercice prenant fin le 31 mars 1990. (Voir les Procès-verbaux du mercredi 17 mai 1989, fascicule n° 1)

The Associate Minister made a statement and, with the witnesses, answered questions.

At 6:03 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Patricia Russell
Clerk of the Committee

La ministre associée fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 18h03, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Patricia Russell

EVIDENCE*[Recorded by Electronic Apparatus]**[Texte]*

Wednesday, June 21, 1989

• 1611

The Chairman: Members of the committee, we have a quorum for the purpose of hearing estimates.

We have before us today the Associate Minister of National Defence, the Hon. Mary Collins. We are here to hear evidence on the main estimates, particularly as it relates to votes 1, 5, 10, 15, and 20 under National Defence. My presumption is that the minister will have some comments or a statement to make, and I would ask, Madam Minister, that you proceed with those comments, after which we will invite the members to signal any questions they may wish to ask of you.

The minister, please.

Hon. Mary Collins (Associate Minister of National Defence): Thank you very much, Mr. Chairman.

I appreciate the opportunity to appear before the Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs. It is the first opportunity I have had to meet with you, and I look forward to other opportunities. I will be following the work you will be doing over the next little while with a great deal of interest, and if there is any way in which my office can assist you at any time, we will certainly be there to help.

I have with me today several people from the staff, both the military and civilian side. I will introduce them to you: Mr. Lindley, Associate Assistant Deputy Minister, Personnel, on the civilian side; Vice-Admiral Hotsenpiller, Associate Deputy Minister, Personnel; General Manson, Chief of Defence Staff, who will shortly be retiring—a great loss; he has done such a wonderful job for us in the last three years—and Ken Calder, Acting Assistant Deputy Minister, Policy. There is other support staff, and certainly if there are questions on specific areas we may ask them to come forward to the table.

I have a few opening comments, if I may proceed with them, and then look forward to your questions.

I would like to focus primarily on those aspects of the department's operations that fall within my purview, and specifically I would like to address some aspects of the department's civilian and military personnel policies. In addition, I will touch upon the matter of the recently announced package of base closures and reduction in the context of the Workforce Adjustment Program and other measures under consideration to reduce the burden imposed on the local communities involved.

Mr. Chairman and members, the Department of National Defence is the largest government department in numerical terms. We total some 120,000 employees, equal

TÉMOIGNAGES*[Enregistrement électronique]**[Traduction]*

Le mercredi 21 juin 1989

Le président: Mesdames et messieurs les membres du Comité, nous avons le quorum. Nous sommes réunis pour examiner le budget des dépenses principal.

Nous recevons aujourd'hui la ministre associée de la Défense nationale, l'honorable Mary Collins. Nous étudions le budget principal des dépenses, plus précisément les crédits 1, 5, 10, 15 et 20 sous la rubrique Défense nationale. Je pense que M^{me} la ministre veut nous présenter ses commentaires ou une déclaration. Je prie donc la ministre de nous livrer ses commentaires après quoi j'inviterai les membres du Comité à vous poser des questions.

Madame la ministre.

L'honorable Mary Collins (ministre associée de la Défense nationale): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie de me donner l'occasion de rencontrer les membres du Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants. Il s'agit de ma première rencontre avec vous et j'espère avoir l'occasion de vous rencontrer à plusieurs reprises. Je suivrai avec un intérêt particulier les prochains travaux de votre Comité. Les membres de mon personnel se feront un plaisir de vous aider dans votre tâche.

Plusieurs membres du personnel, tant militaire que civil, m'accompagnent aujourd'hui. Je vous les présente: M. Lindley, sous-ministre adjoint associé, Personnel civil; le vice-amiral Hotsenpiller, sous-ministre adjoint, Personnel; le général Manson, chef de l'état-major de la Défense, qui prendra sa retraite bientôt—et laissera un grand vide; il a accompli une tâche formidable pour nous au cours des trois dernières années—et Ken Calder, sous-ministre adjoint intérimaire, Politique. D'autres membres du personnel de soutien m'accompagnent également. S'il y a des questions portant sur des domaines bien précis, nous pourrions leur demander de répondre.

J'aimerais d'abord vous présenter mon allocution, par la suite je répondrai à vos questions.

J'aimerais aborder principalement les aspects des activités du ministère qui relèvent de ma compétence, plus précisément en ce qui concerne les politiques du ministère relatives au personnel civil et militaire. En outre, je parlerai du programme récemment annoncé de fermeture et de réduction des activités de certaines bases dans le contexte du Programme de réaménagement des effectifs, ainsi que d'autres mesures envisagées dans le but d'alléger le fardeau infligé aux localités touchées.

Monsieur le président et membres du Comité, le ministère de la Défense nationale est celui qui compte le plus grand nombre d'employés, soit quelque 120,000. Ce

[Text]

to the population of a small Canadian city; and like the population of any Canadian city of this size, our employees must deal with a wide range of social and economic issues which affect their everyday lives, both at home and in the workplace.

The management of this work force is made all the more difficult because of the obvious special needs of our military personnel. Evolving social attitudes and patterns in Canada and elsewhere in the world have offered a real challenge to the effective management of the department's administrative and personnel programs. We are attempting to adapt and adjust to these social changes, certainly to the degree that we are able.

• 1615

Topical issues that I have been looking at include such things as sexual orientation, AIDS, drug and alcohol abuse, political rights, education, health benefits and services, which require as much attention and action by the 120,000 members of the Department of National Defence and the armed forces, as they would amongst a population of an average Canadian city, which I used in comparison earlier.

At the same time, of course, we must also grapple with the unique aspects of the military environment, such as the military justice system. We cannot ignore the special circumstances of this environment, which is highly structured and traditionally more conservative than other sectors of society.

The department continues to make progress in areas such as women in the armed forces, equality in the workplace, and bilingualism. Still, we have much further to go. We will continue to examine ways of improving the work environment for our civilian employees and military personnel, while seeking to emphasize the uniqueness but not the exclusion of our armed forces from Canadian society and the Canadian way of life.

The issue of morale, especially in the Canadian Armed Forces, is one to which we are acutely sensitive. This government is committed to continue improvement in the terms and conditions under which our men and women in uniform serve. We place a high priority on the resolution of outstanding irritants such as pay and benefits, accommodation, spouses' rights and adequate compensation for our reserve members. We are aware, Mr. Chairman and members, that in an atmosphere of deficit reduction and reduced financial resources, it is extremely important that the government convey a clear message to the members of the Canadian Armed Forces and the Canadian people that the interests of those who serve to protect our nation will not be neglected now or in the future.

As revealed in the recent budget of last April, serious cuts in proposed expenditures by the Department of National Defence over the next five years have forced us

[Translation]

nombre équivaut à la population d'une petite ville canadienne. Tout comme les habitants d'une ville canadienne de cette importance, nos employés doivent faire face à toute une gamme de questions socio-économiques qui touchent leur vie quotidienne, tant à la maison qu'au travail.

La gestion de cette main-d'oeuvre est d'autant plus difficile en raison des besoins particuliers évidents de nos militaires. La gestion efficace des programmes du ministère relatifs à l'administration et au personnel constitue un véritable défi compte tenu des révolutions des attitudes et des structures sociales au Canada et ailleurs dans le monde. Nous essayons de nous adapter à ces changements sociaux, dans la mesure du possible.

Des sujets d'actualité tels que l'orientation sexuelle, le SIDA, l'abus des drogues et de l'alcool, les droits politiques, l'éducation, les prestations d'assurance-maladie et les services de santé préoccupent autant les 120,000 membres du ministère de la Défense nationale et des Forces armées que la population de la ville canadienne moyenne dont j'ai parlé à titre de comparaison.

Par la même occasion, nous devons bien sûr faire face aux aspects uniques du milieu militaire, comme le système judiciaire militaire. Nous nous devons de reconnaître les particularités de ce milieu très structuré et plus traditionnel que les autres secteurs de la société.

Le ministère a fait de grands progrès ces dernières années dans des domaines tels que l'emploi des femmes dans les Forces armées, l'égalité au travail et le bilinguisme. Mais il nous reste encore beaucoup de chemin à parcourir. Nous continuerons à étudier des façons d'améliorer les milieux de travail de nos employés civils et de nos militaires, tout en cherchant à faire valoir le caractère unique de nos Forces armées et non à les exclure de la société et du mode de vie canadien.

La question du moral, particulièrement dans les Forces canadiennes, en est une qui nous préoccupe vivement. Le gouvernement s'est engagé à continuer d'améliorer les conditions de service de nos militaires. Nous accordons une grande priorité au règlement des problèmes en suspens concernant la solde et les indemnités, le logement, les droits des conjoints et la rémunération des membres de la réserve. Nous savons, monsieur le président, que dans le contexte de la réduction du déficit et des ressources financières, il est extrêmement important pour le gouvernement de bien faire comprendre aux membres des Forces canadiennes et à la population canadienne qu'il ne négligera jamais les intérêts de ceux qui protègent notre pays.

Comme l'indiquait le budget déposé en avril, la réduction considérable des dépenses prévues du ministère de la Défense nationale au cours des cinq prochaines

[Texte]

to re-examine the slices of our budget currently devoted to operations and maintenance, personnel, and capital equipment respectively. It was readily apparent that, in the face of reductions in anticipated expenditures, far too much of the current defence budget was being devoted to personnel, operations and maintenance, or O and M, and too little to the sharp end of the forces' requirements—equipment.

In a world of finite resources, where on the one hand we need to increase the capital equipment portion of the pie, this means a corresponding reduction in O and M and personnel costs. Faced with the task of seeking savings, departmental officials identified 14 Canadian forces bases and stations for closure or reduction. In each case the decision was based on hard facts and careful reasoning. In some instances, the technology used at the particular base concerned has become obsolete. In other cases, the missions performed are no longer relevant or can be best accomplished by other means. Finally, the movement of some military units to alternate bases is an effort to reduce an infrastructure which is a vestige of an era when the armed forces were considerably larger.

The department is proceeding with the development and implementation of the base closure plan, and both I and my colleague, the Minister of National Defence, are acutely aware of the potential economic impact of these closures and reductions on the communities and people involved. As a direct consequence of the closure and reductions, approximately 2,200 military and 1,240 civilian jobs will be lost over a five-year period.

The goal of the government and the Department of National Defence is to soften the blow of these base closures and reductions to the greatest extent possible. We have a longstanding policy and commitment to provide other job opportunities to employees directly affected by reductions to the work force.

Most of the 2,200 military personnel will be reassigned to other bases and facilities. In the case of the civilian employees, the department will be able to draw upon the recent experience gained in work force adjustments associated with the closure of the Cadin-Pinetree Radar Line, when the vast majority of the 933 employees involved were satisfactorily accommodated with minimum disruption.

We hope to achieve the overall reduction in civilian and military personnel levels through attrition, to the extent possible. We will work closely, as we have in the past, with the relevant Public Service unions. Our previous successes in similar work force reductions have been attributable in large part to management and unions working together towards a common objective. We intend to apply this team approach to the current situation. A

[Traduction]

années nous a obligés à réexaminer la part de notre budget consacrée actuellement au fonctionnement et à l'entretien, au personnel et aux biens d'équipement. Il était évident, face à la réduction des dépenses prévues, qu'on allouait beaucoup trop de crédits au personnel, au fonctionnement et à l'entretien, et trop peu à l'aspect opérationnel des besoins des Forces canadiennes, à savoir le matériel.

Dans un monde où les ressources sont limitées, nous devons, pour pouvoir accroître la part du budget consacrée aux biens d'équipement, sabrer, en contrepartie, dans les frais de fonctionnement et d'entretien. Les fonctionnaires ministériels, en quête d'économies, ont désigné 14 bases et stations des Forces canadiennes dont les installations seraient fermées ou dont l'activité serait réduite. Dans chaque cas, sachez qu'ils ont arrêté leur décision compte tenu de faits concrets et après mûre réflexion. Ainsi, dans le cas de certaines bases, il s'est avéré que la technologie dont on se servait était dépassée. On a constaté, dans d'autres cas, que les missions accomplies n'ont plus leur raison d'être ou pourraient être mieux exécutées d'autres façons. Enfin, on a regroupé certaines unités militaires dans d'autres bases, dans un effort pour alléger une infrastructure datant d'une époque où les Forces armées étaient bien plus nombreuses.

Le ministère procède à l'élaboration et à la mise en oeuvre de son plan de fermeture des bases. Mon collègue, le ministre de la Défense nationale, et moi-même sommes profondément conscients de l'incidence économique que peuvent avoir les fermetures et le ralentissement des activités sur les collectivités et les gens touchés par ces mesures de compression budgétaire. Suite aux fermetures et au ralentissement d'activités, quelque 2,200 postes militaires et 1,240 postes civils seront éliminés en cinq ans.

Le gouvernement et le ministère de la Défense nationale tiennent à en atténuer le contrecoup, dans toute la mesure possible. Le ministère s'est donné de longue date pour principe et devoir d'offrir des possibilités d'emploi aux employés directement touchés par des mesures de réduction d'effectifs.

La plupart des 2,200 militaires seront réaffectés à d'autres bases et installations. Pour ce qui est des employés civils en cause, le ministère pourra tirer parti de l'expérience récemment acquise à la faveur des mesures de réaménagement des effectifs qui ont fait suite à la fermeture du réseau radar Cadin-Pinetree. On se souviendra que la grande majorité des 933 employés visés avait pu être réinstallée sans heurt.

Nous misons sur les départs naturels, dans toute la mesure du possible, pour réaliser la compression globale des effectifs civils et militaires. Comme par le passé, nous travaillerons en étroite collaboration avec les syndicats de la fonction publique représentant les employés touchés, car si, par le passé, nous avons pu aplanir les difficultés, en pareilles circonstances, c'est, pour une bonne part, que les parties patronale et syndicale ont axé leurs efforts sur

[Text]

new departmental policy on work force adjustment has recently been approved and will be promulgated with the dispatch.

[Translation]

un objectif commun. Nous comptons bien faire en sorte qu'il en soit de même encore cette fois-ci. Une nouvelle politique ministérielle en matière de réaménagement des effectifs vient d'être approuvée; elle sera promulguée sans délai.

• 1620

Apart from the immediate impact of these decisions on the employees involved, the government is also sensitive to the loss suffered by local communities, both in social and economic terms. Again, my colleague, the Minister of National Defence, has pointed out that defence expenditures are not primarily intended for regional development. Nevertheless, we are concerned about the local impact of base closures and reductions and are therefore examining various ways of helping communities, such as Portage and Summerside, to adjust.

Le gouvernement ne se soucie pas uniquement de l'incidence immédiate qu'auront ces décisions sur les employés visés; il n'est pas non plus insensible aux répercussions sociales et économiques qu'auront ces mesures sur les collectivités environnantes. Mon collègue, le ministre de la Défense nationale, a souligné que les dépenses engagées au chapitre de la défense ne sont pas principalement axées sur l'expansion régionale. Néanmoins, nous nous préoccupons de l'incidence qu'auront la fermeture des bases et la réduction des activités de ces dernières sur les localités d'accueil et nous nous penchons donc sur diverses façons de les aider, notamment Portage et Summerside, à s'adapter à la situation.

In that connection, the lead responsibility for this effort rests with the Minister of Employment and Immigration, Mrs. Barbara McDougall. As you know, she has under her administration a number of programs relating not only to individuals who are affected, but also communities that suffer this kind of economic dislocation. We also expect to be working with other federal government departments, with provincial and local governments to insure that all available government assistance programs are brought to bear.

Dans cet ordre d'idées, le ministère intervenant au premier chef dans cet effort est le ministère de l'Emploi et de l'Immigration, que dirige M^{me} Barbara McDougall. Comme vous le savez, ce ministère a mis de l'avant un certain nombre de programmes s'adressant non seulement aux personnes, mais aussi aux collectivités touchées par des perturbations économiques de la sorte. Nous comptons bien travailler avec d'autres ministères du gouvernement fédéral, de concert avec les paliers provincial et municipal de gouvernement, à la mise à contribution de tous les programmes d'aide gouvernementale accessibles.

In summary, Mr. Chairman and members of the committee, we will move carefully and thoughtfully, always mindful of the importance of consulting those involved. I should point out the successful conversions that have taken place in previous closures and locales such as Beausejour, Gimli and Gypsumville, Manitoba, or Alsask, Saskatchewan, as examples of what can be done.

En résumé, monsieur le président et membres du Comité, nous entendons y aller de façon prudente et réfléchie, nous souciant en permanence de consulter tous les intervenants. J'aimerais souligner que les mesures de réaménagement peuvent donner de bons résultats; j'en veux pour preuve les cas de Beauséjour, Gimli et Gypsumville, Manitoba, ou celui d'Alsask, Saskatchewan.

Mr. Chairman and members, that concludes my opening remarks, and I would now be pleased to entertain your questions and comments as we proceed.

Monsieur le président et membres du Comité, voilà qui met fin à mon allocution d'ouverture. Je répondrai maintenant volontiers à vos questions ou à vos commentaires.

Mr. Rompkey (Labrador): Thank you very much, Mr. Chairman. I want to welcome the minister and congratulate her on her appointment and wish her success. I know from watching her performance as a Member of Parliament that she will display the same interest and energy and imagination she has in the past.

M. Rompkey (Labrador): Merci, monsieur le président. Je désire souhaiter la bienvenue à la ministre, la féliciter de sa nomination et lui souhaiter tout le succès voulu. Étant donné son expérience à titre de députée, je sais que, comme par le passé, elle manifestera intérêt, énergie et imagination dans son nouveau poste.

I want to ask her about her comments about equality in the workplace. I know she is committed to that. I am glad to see it proceeding apace within the armed forces, but I wonder if there is not equality to be maintained in the country, too.

J'aimerais que la ministre nous donne ses commentaires au sujet de l'égalité en milieu de travail. Je sais qu'elle s'est engagée à défendre ce sujet. Je suis content de voir les projets confiés au sein des forces armées, mais je me demande s'il n'y a pas lieu de maintenir une certaine égalité au sein même du pays.

[Texte]

I wonder if the principle of equality is not just in the workplace, but within the regions. I know it is not the job of the Canadian Armed Forces to be the regional development arm of the Government of Canada, but is there not a case to be made that there should be armed forces activity spread throughout the provinces who, after all, are the partners in Confederation? If there were no provinces, there would not be a Canada.

The provinces are fundamental to the country. They are partners in the country, and in that sense, is there not a case to be made for equality? If Summerside closes, there will be no base on Prince Edward Island at all.

Apart from the arguments of the mobilization of men and materials across the country, it seems to me a case can be made for Summerside. I wonder if the application of the principle of equality can be left wholly and solely to Employment and Immigration.

We certainly have some very serious reservations about the ability of Employment and Immigration to respond under their normal program. Certainly in the fishery it has been shown in the past that existing programs are not adequate. With the change in unemployment insurance and the emphasis there on training, as opposed to the creation of employment opportunities, what can people there be retrained for? What are the alternatives? It seems to me that the provision of alternatives is the other aspect we have to look at.

Getting back to the principle of equality, I wonder if we cannot make an argument for an armed forces base in that province and, specifically, if we cannot make a case for reconditioning the Tracker aircraft at a relatively very low cost compared to other alternatives open for funding to the Canadian Armed Forces. We therefore cannot make a case for that, particularly in view of the declining fish stocks and the incursions into our economic zone of foreign countries like Spain and Portugal. It seems to me the Aurora is not a reasonable alternative, and I believe with reconditioning there could be a case made for keeping the Trackers on Prince Edward Island.

I also want to ask about the search and rescue capability on the east coast, which is a related matter, and I want to ask the minister if she can clarify exactly what is going to happen, because I think there is some confusion between what was said on budget day and what is being said now. On budget day, as I understand it, there was a firm commitment to keep the search and rescue unit on Prince Edward Island. Now we seem to be told that it may be there from time to time, but it will be stationed in Nova Scotia.

[Traduction]

Je me demande si le principe de l'égalité n'a pas sa place uniquement en milieu de travail, mais également au sein des régions. Je sais que ce n'est pas le rôle des forces armées canadiennes de servir d'outil de développement régional pour le développement du Canada, mais n'y a-t-il pas lieu d'avancer que les activités des forces armées devraient être réparties dans toutes les provinces qui, après tout, sont les partenaires de la Confédération? Sans les provinces, il n'y aurait pas de Canada.

Les provinces sont un élément fondamental pour l'existence du pays. Elles sont les partenaires du pays, et dans cette optique, ne doit-on pas demander l'égalité? Si on ferme la base de Summerside, il n'y aura aucune base à l'Île-du-Prince-Édouard.

Sans tenir compte des questions de mobilisation des troupes et du matériel partout au pays, il me semble que l'on peut invoquer cet argument en faveur de Summerside. Je me demande si on peut réserver l'application du principe d'égalité uniquement aux questions d'emploi et d'immigration.

Nous avons de sérieuses réserves au sujet de la capacité du ministère de l'Emploi et de l'Immigration de réagir à cette situation avec ses programmes normaux. Par le passé, l'exemple des pêches a bien montré que les programmes existants sont insuffisants. Avec les changements apportés au programme d'assurance-chômage et l'importance accordée à la formation, par opposition à la création d'emplois, quelle sera l'utilité du recyclage des travailleurs? Quelles sont les solutions de rechange? Il me semble que nous devons également étudier les solutions de rechange.

Pour en revenir au principe d'égalité, je me demande si on ne pourrait utiliser cet argument en faveur du maintien d'une base des forces armées dans cette province et, plus précisément, si on ne pourrait demander la remise à neuf de l'avion Tracker à un coût relativement bas, comparativement aux autres solutions de rechange pour le financement des forces armées canadiennes. Nous ne pourrions donc invoquer ces arguments, plus particulièrement à la lumière des stocks décroissants de poisson et des incursions dans notre zone économique de pays étrangers comme l'Espagne et le Portugal. Je pense que l'avion Aurora n'est pas une solution de rechange raisonnable. Avec la remise à neuf, je pense que l'on pourrait justifier le maintien des avions Tracker à l'Île-du-Prince-Édouard.

• 1625

Au sujet des capacités de recherche et de sauvetage sur la côte Est, qui représentent une question connexe, j'aimerais demander au ministre qu'elle nous indique plus clairement ce qui va se produire, parce que je pense que des déclarations faites lors du dépôt du Budget et celles qu'on fait maintenant causent de la confusion. Lors du dépôt du Budget, selon ce que j'ai compris, le gouvernement s'était engagé fermement à maintenir l'unité de recherche et de sauvetage à l'Île-du-Prince-Édouard. On semble maintenant nous dire que cette unité

[Text]

Getting back to the principle of equality, Nova Scotia probably has the largest armed forces establishment per province anywhere in the country, and to add to that establishment, it seems to me, is to argue against the principle of equality. So what is going to happen to search and rescue? Will those planes and helicopters be kept in Nova Scotia? Will the infrastructure be in Nova Scotia? If it is, that is where the jobs will be, and the Canadian Armed Forces personnel will be tourists in Prince Edward Island. Tourism is number one on Prince Edward Island, as an alternative, but I do not think we expect the Canadian Armed Forces to provide tourism to P.E.I.

The minister has already established the principle of equality. I know she meant it in the workplace, but I believe it is a fundamental principle for us in Canada. I want to ask if she would comment on the application of that principle of equality within the armed forces provincially. Perhaps she would also comment on the specific missions that could be done to keep Summerside alive, bearing in mind that there are very few alternatives for those people except moving away.

Mrs. Collins: Thank you, Bill. There are a number of questions there, and let me try to address them one by one. Perhaps I will save for the end the more philosophic question about organization of the armed forces across the country. Let me deal specifically with the search and rescue squadron, which is presently at Summerside. In the material that came out on budget day it did indicate that the search and rescue squadron will continue to operate on Prince Edward Island as a detachment of a base in the Maritimes. That was in the accompanying material that came out with it. The decision about exactly where and which base has not yet been finalized in that respect, but we expect that will be over the next several months.

With respect to the Tracker squadron, and I may also seek the advice of my military advisers here, certainly in looking at it they have had their day. By next year or the year after they really are not going to be suitable to continue the operations, and the cost of refitting them runs into the hundreds of millions of dollars. Again, looking at the hard realities of what our missions in the Department of National Defence should be and what our resources are, it is our decision that this is a function which is not military in nature, and therefore we will not be continuing with it. Obviously the Department of Fisheries will continue to provide whatever resources it

[Translation]

sera à l'Île-du-Prince-Édouard de temps à autre, mais qu'elle sera stationnée en Nouvelle-Écosse.

Pour revenir au principe d'égalité, la Nouvelle-Écosse compte probablement le plus important des contingents des Forces armées par province partout au pays. Si on augmente ce contingent, il me semble que cela va à l'encontre du principe de l'égalité. Qu'advient-il des opérations de recherche et de sauvetage? Est-ce que ces avions et ces hélicoptères seront postés en Nouvelle-Écosse? Est-ce que l'infrastructure sera en Nouvelle-Écosse? Si tel est le cas, les emplois se retrouveront dans cette province et les militaires des Forces armées canadiennes ne seront que des touristes à l'Île-du-Prince-Édouard. L'industrie touristique est des plus importantes à l'Île-du-Prince-Édouard, mais, comme solution de rechange, je ne pense pas que nous comptons sur les militaires des Forces armées canadiennes pour fournir des touristes à l'Île-du-Prince-Édouard.

La ministre a déjà bien établi le principe de l'égalité. Je sais qu'elle faisait allusion au milieu de travail, mais je pense qu'il s'agit d'un principe fondamental pour les Canadiens. J'aimerais qu'elle commente l'application du principe d'égalité pour les provinces au sein des Forces armées. Elle pourrait peut-être également parler des émissions spécifiques qui pourraient permettre d'éviter la fermeture de Summerside; il y a très peu de solutions de rechange pour les personnes touchées, si ce n'est de déménager.

Mme Collins: Merci, Bill. Plusieurs questions ont été soulevées ici. Permettez-moi d'y répondre une à une. Je garderai peut-être pour la fin la question un peu plus philosophique portant sur l'organisation des Forces armées partout au pays. Et j'aimerais parler précisément de l'escadrille de recherche et de sauvetage qui est présentement basée à Summerside. Dans les documents rendus publics lors du dépôt du Budget, le gouvernement a indiqué que l'escadrille de recherche et de sauvetage continuerait ses activités à l'Île-du-Prince-Édouard à titre de détachement d'une base des Maritimes. Cette indication a été donnée dans des documents connexes au Budget. Nous n'avons cependant pas encore pris de décision finale au sujet de la base et de son emplacement; une telle décision devrait être prise au cours des prochains mois.

Au sujet de l'escadron d'avions Tracker, je ferai également appel à mes conseillers militaires pour répondre à cette question; je puis vous dire que leurs beaux jours sont maintenant chose du passé. L'an prochain ou l'année suivante, ces avions ne conviendront vraiment plus aux missions qu'on leur confie et les coûts de remise en état s'élèvent à ces centaines de millions de dollars. Après avoir étudié notre mission et les ressources dont nous disposons au ministère de la Défense nationale, nous avons décidé qu'il ne s'agit pas d'une responsabilité de nature militaire, et par conséquent nous ne l'assumerons plus. De toute évidence, le ministère des

[Texte]

requires for the monitoring of fisheries on the east coast, but that is not a military function.

We came to the conclusion that the particular activities carried out at Summerside would no longer be required from a military point of view. In order to achieve the savings required—the \$2.74 billion over the next five years—that base will have to close. We have to reduce the infrastructure. There are really not a lot of options available when you are faced with those realities.

The question of equality is an interesting one, and as you know, Bill, I am a great believer in equality between men and women in this country, and I think we have certainly gone a long way towards achieving that. I am not sure you can make the same argument in how you organize an activity such as national defence. The primary criterion upon which you organize your military operations is to fulfil the functions for which you have a military, which is basically the defence and security of this country plus the additional roles of peacekeeping and aid to civil authorities in certain situations as well.

• 1630

If you want to look at the defence and security of the country, there are certain geographic realities you have to deal with. First of all, in terms of the naval end of it, there are the coasts. Obviously you locate your operating people on both coasts. Then one has to look at how many people make functional units and at the most cost-effective ways.

As I mentioned earlier, some years ago there was a military force of 125,000 and the present infrastructure was developed at that time, so we have basically too much infrastructure. We have to make some of those decisions to reduce that infrastructure and reduce it in a way that makes operational sense.

I think in the past attempts have been made to just transfer people or operations into an area, perhaps for political reasons. I do not think that is the way you get real value for money. As a minister and as a Member of Parliament, I think that does have to be a very important part of the criteria by which we make our decisions.

Although I think you would agree as you look across Canada that there is a pretty good regional balance in the way we disburse our forces and have our bases, I do not think it can get down to the level of saying that each province has any right or should expect to have a certain share of military activity. It just would not make sense from a military point of view.

Mr. Rompkey: I certainly believe the people there feel that they have a right to share in the military activity. I know before we had a base in my own province, we felt we should have a base and now we do; maybe we have

[Traduction]

Pêches continuera à fournir les ressources nécessaires pour la surveillance des pêches sur la côte Est, mais il ne s'agit pas d'une responsabilité militaire.

Nous avons conclu que les responsabilités particulières de la base de Summerside ne nécessitaient plus une présence militaire. Afin de réaliser les économies nécessaires, 2,74 milliards de dollars au cours des cinq prochaines années, nous devons fermer cette base. Nous devons réduire l'ampleur de notre infrastructure. Face à cette réalité, les options disponibles se font très rares.

La question d'égalité est très intéressante, et comme vous le savez, Bill, je crois fermement à l'égalité entre les hommes et les femmes dans notre pays et je pense que nous avons déjà fait beaucoup pour atteindre cet objectif. Je ne suis pas certaine que vous puissiez invoquer un tel argument au sujet de l'organisation de la Défense nationale. Le premier critère d'organisation des opérations militaires consiste à s'acquitter des fonctions justifiant l'établissement d'une force militaire; il s'agit essentiellement de la défense et de la sécurité du pays en plus d'un rôle supplémentaire de maintien de la paix et d'aide aux autorités civiles dans certaines situations.

En ce qui concerne la défense et la sécurité du pays, il nous faut tenir compte de certaines réalités géographiques. D'abord, pour les opérations navales, nous devons tenir compte des côtes. De toute évidence, vous répartissez vos forces sur les deux côtes. Puis, il faut tenir compte du nombre de gens requis pour constituer des unités fonctionnelles le plus efficacement possible.

Comme je l'ai mentionné précédemment, il y a quelques années nous comptons 125,000 militaires et l'infrastructure actuelle a été mise au point à cette époque, donc, nous avons une infrastructure trop imposante. Nous devons décider de quelle façon réduire cette infrastructure et tenir compte de l'incidence sur les opérations.

Je pense que par le passé on a essayé de simplement transférer des gens ou des opérations dans une région, peut-être pour des raisons politiques. Je ne pense pas qu'il s'agisse là de la façon la plus efficace de procéder. À titre de ministre et de députée, je pense que ces facteurs doivent jouer un rôle important dans notre prise des décisions.

Vous conviendrez que nous avons un bon équilibre régional dans le déploiement de nos forces et de nos bases et je ne pense pas que l'on puisse en venir à dire que chaque province doit réclamer sa part des activités militaires. Militairement parlant, cela n'aurait aucun sens.

M. Rompkey: Je pense fermement que les gens de cette région ont l'impression d'avoir droit au partage des activités militaires. Avant qu'une base ne soit établie dans ma province, nous pensions que nous devrions en avoir

[Text]

two. I think certainly people across the country feel they should share in it.

With regard to the mission, the minister emphasized the mission of the armed forces. I would submit that in view of the budget cuts, the mission is in question. It seems to me that the cuts in the budget dictated the mandate rather than the white paper. It seems to me that most of what was in the white paper as new initiatives and even some continuing initiatives have been dictated by fiscal policy rather than by defence policy.

I think the minister proposes a good point: the infrastructure and men and personnel and materials needed should obviously respond to the mission and be there to support the mission. The question is: What is the mission now and how is the mission being defined? Is it being defined by fiscal measures, by fiscal means, by fiscal needs?

I believe there is a mission for the Canadian Armed Forces to do surveillance and the enforcement of Canadian sovereignty of each of the coasts of Canada. I believe when foreign countries are making incursions into our Canadian economic zone, there is a legitimate need for us to exercise sovereignty and to defend our coastline against those incursions. There are other needs too on that coast and in the Arctic and on the west coast.

As the threat of nuclear war recedes and as the threat of attack from over the pole recedes, it seems to me that the minister makes a very good point indeed: the mission has to be identified clearly. The question is: What is the mission and how are personnel and materials and infrastructure responding to that mission?

I submit that there is an urgent need now for redrawing, redesigning and rearticulating the mission of the Canadian Armed Forces. I submit that in that rearticulation, there should be part of a mission devoted to the enforcement of sovereignty on each of the coasts of Canada. I do not see sovereignty being exercised at the present time, but I hope it will be in the future.

Mrs. Collins: Bill, it brings up some pretty broad issues, which I am sure this committee will be addressing over the months and years to come, as we do internally, within the Department of National Defence. As the white paper pointed out, the basic responsibilities and missions of National Defence are to ensure the peace and security of this country. The degree to which we can do that is obviously dependent on the resources available and you have to adjust within those kinds of constraints.

• 1635

From our point of view, and I am sure from that of General Manson and others from the military, if you have more money available, you can do more, and you can ensure even more protection. But we constantly have to

[Translation]

une et nous en avons une maintenant; nous en avons peut-être deux. Je pense que tous les Canadiens sont d'avis qu'ils devraient avoir droit au partage des activités militaires.

La ministre a souligné la mission des Forces armées. Je pense que suite aux compressions budgétaires, cette mission est remise en question. Il me semble que les réductions annoncées dans le budget plutôt que le Livre blanc ont dicté les décisions à prendre. Il me semble qu'une bonne partie du Livre blanc, notamment les nouvelles initiatives et même le maintien de certaines initiatives, a été dictée par la politique fiscale plutôt que par une politique de défense.

Je pense que la ministre soulève un point intéressant: l'infrastructure, les troupes, le personnel et le matériel requis devraient être au service de la mission. La question est la suivante: Quelle est la mission présentement et de quelle façon la définissons-nous? Est-elle définie par des mesures fiscales, c'est-à-dire nos moyens ou nos besoins fiscaux?

Je pense que les Forces armées canadiennes ont la mission d'effectuer de la surveillance et de faire respecter la souveraineté canadienne sur chacune de nos deux côtes. Je pense que quand les pays étrangers font des incursions dans notre zone économique, il est légitime pour nous d'assurer notre souveraineté et de défendre nos côtes contre ces incursions. Il y a également d'autres besoins sur les côtes Est et Ouest et dans l'Arctique.

Comme la menace de guerre s'estompe tout comme la menace d'une attaque par le Pôle, la ministre soulève un très bon argument: Nous devons définir clairement notre mission. La question est la suivante: Quelle est notre mission et de quelle façon le personnel, le matériel et l'infrastructure s'adaptent-ils à cette mission?

Je pense qu'il est maintenant impératif de redéfinir et de restructurer la mission des Forces armées canadiennes. Dans cet exercice, nous devrions tenir compte de l'affirmation de la souveraineté canadienne sur chacune des côtes. Je ne pense pas présentement que nous affirmions notre souveraineté, mais j'espère que nous le ferons à l'avenir.

Mme Collins: Bill, ces commentaires soulèvent de grandes questions sur lesquelles le Comité, j'en suis certaine, se penchera au cours des mois et des années à venir, comme nous le faisons à l'interne, au sein du ministère de la Défense nationale. Comme l'a fait remarquer le Livre blanc, la mission fondamentale de la Défense nationale est de veiller à la paix et à la sécurité du Canada. Il est évident que notre capacité dépend des ressources mises à notre disposition et il faut s'adapter aux contraintes.

J'estime, et mon opinion est sans doute partagée par le général Manson et d'autres militaires, que plus on a d'argent, plus on peut réaliser de choses en assurant une meilleure protection. Mais nous sommes obligés de refaire

[Texte]

go through a process of assessing the threat, looking at the resources, and then developing our plans.

Within the military we have the Canadian Force Development Plan Process. It is relatively new, but I think it is a very good process by which finally decisions do get made on the allocation of people and resources. It is not just an ad hoc kind of decision-making. We go through a process of defining the threat, looking at the missions, then looking at the resources and how we deploy our people to respond to those.

I would just like to add one thing to your earlier question, Bill, because you had asked about Summerside and the re-use, and I think that is terribly important. I had a chance to meet with some of the delegation that was down earlier in the week. Obviously a joint effort is going to be required to develop a potential re-use for that site and future economic development for Summerside. We look to the role of the community and the province and a variety of federal government departments to assist in that respect.

We cannot say at this point, but I know various ideas have been mooted, and possible potentials, which over the next two years, as the process of closure at the base proceeds, can be developed. My own view—and I hope I am not naively optimistic, is that there are possibilities for that community, as I certainly think there are for Portage, which are not dependent solely upon the military but I would hope would provide a long-term economic development that can be permanent for the people who live in those regions of the country.

M. Marc Ferland (député de Portneuf): Madame la ministre, je voudrais tout d'abord vous souhaiter la bienvenue au Comité et vous dire que je suis très fier de la décision de mon premier ministre de vous avoir nommée à ce poste important.

J'ai quelques petites questions pratico-pratiques.

Il y a à peu près deux ans, le ministère a entamé un programme d'acquisition de vestes pare-balles. J'aimerais savoir comment il se fait que nos gars ne les ont pas encore reçues.

Deuxièmement, je crois que nous avons acquis des casques en Kevlar. Il semble qu'ils sont dans des entrepôts et que nos gars ne les ont pas encore.

Troisièmement, il semble qu'on a de petits problèmes avec nos imperméables. Il appert que nos soldats, en Europe en particulier, s'approvisionnent en imperméables chez nos voisins américains parce qu'ils sont de meilleure qualité et plus étanches, ainsi que de certaines couvertures de combat qui, semble-t-il, sont plus pratiques. Il semble qu'ils peuvent les utiliser lors des pratiques, mais pas sur la base.

Ce sont de petites choses avec lesquelles les soldats doivent vivre tous les jours, et j'aimerais savoir où on en est. Je sais que le programme d'acquisition de vestes pare-balles est commencé. Autant que je sache, personne n'en

[Traduction]

régulièrement l'exercice d'évaluation de la menace, l'étude des ressources et ensuite l'élaboration de nos plans.

Nous avons un processus qui s'appelle le Plan de développement des Forces canadiennes. C'est quelque chose d'assez récent, mais à mon avis c'est un très bon processus permettant des décisions sur l'affectation des effectifs et des ressources. Il ne s'agit pas simplement de décisions ponctuelles. Le processus consiste à cerner la menace afin de déployer nos troupes en fonction des ressources et de notre mission.

Permettez-moi d'ajouter quelque chose à ce que vous avez dit au sujet de la base de Summerside et son affectation éventuelle à un autre usage. Cela me paraît très important. J'ai eu l'occasion de rencontrer une délégation qui est venue à Ottawa au début de la semaine. Il faudra évidemment un effort conjoint pour trouver un autre usage pour cette base en pensant au développement économique futur de Summerside. Nous comptons sur la participation de la ville, de la province et de divers ministères fédéraux pour réaliser ce travail.

Pour le moment, la situation est encore incertaine, mais plusieurs idées ont été proposées et pendant la fermeture de la base au cours des deux prochaines années, diverses possibilités peuvent être envisagées. J'estime, et j'espère que mon optimisme est bien fondé, qu'il existe de réelles possibilités pour cette ville, comme ça doit certainement être le cas pour Portage, qui ne dépendent pas uniquement de la présence militaire et pourraient constituer une base économique à long terme pour les habitants de ces régions du pays.

Mr. Marc Ferland (Portneuf): Madam Minister, I wish first of all to extend a welcome to you and say how proud I am of the decision made by my Prime Minister to appoint you to this important position.

I have a few short questions of a practical nature.

About two years ago the department began a program for the acquisition of bullet-proof vests. I would like to know why the men in the forces have not yet received them.

Secondly, I gather that we have purchased Kevlar helmets. Apparently they are in storage and the men have not yet received them.

Thirdly, it appears that there are some problems with our raincoats. It seems our soldiers, particularly the ones in Europe, buy their raincoats from our American neighbours because they are of better quality and more waterproof. The same applies to certain combat blankets, the American ones apparently being more convenient. I am told they can make use of them during practices but not on the base.

These are minor things that the soldiers have to live with every day and I would like to know what the present situation is. I know that the program for the acquisition of bullet-proof vests has begun. As far as I know, no one has

[Text]

a encore. Ils ont de bons t-shirts, nos gars, mais je pense qu'aucun citoyen canadien n'accepterait qu'un policier aille à un endroit dangereux sans cet équipement de base. Nos gars ne l'ont pas encore. J'aimerais savoir où on en est rendu.

Les casques en Kevlar semblent avoir été acquis, mais ne sont pas encore distribués. Des imperméables qui coulent et des couvertures qui ne sont pas chaudes, ce sont des petits détails qui rendent la vie de nos gars et de nos femmes un peu plus difficile sur le terrain.

J'aborderai tout à l'heure un sujet tout à fait différent.

• 1640

Mrs. Collins: Which I have expected. I am not quite sure. I am aware of a program we have, which I announced several weeks ago, to purchase protective clothing for our people involved in the clean-up of hazardous spills. This is a program to supply our fire departments, right across the country, with this special kind of protective clothing.

I am not sure if that is what you are talking about. I get the feeling you are talking about some special kind of clothing the ordinary soldier is expecting and not receiving. I might turn to the Chief of Staff to enlighten Mr. Ferland on this.

General P.D. Manson (Chief of Defense Staff, Department of National Defence): Mr. Chairman, every member of the Canadian Armed Forces based in Europe is equipped with—and has been equipped with, for some time—a chemical warfare protective suit, including the gas mask, the protective helmet, gloves, footgear and so on. We are constantly developing new and better equipment for this particular aspect of operations, particularly in Europe.

I am not familiar with the details Mr. Ferland has brought to our attention, but I would be very pleased to examine it and pass the information on to you rather quickly.

M. Ferland: Parfait. Ma question touche beaucoup de monde dans les Forces armées.

Tout le monde sait que le 20 février 1989, la Commission canadienne des droits de la personne a rendu un jugement en ce qui concerne les femmes au combat. Des généraux à la retraite se sont opposés à ce que les femmes aillent au combat. Il semble qu'on a fait une étude interne il y a un an ou deux; on a fait enquête auprès des femmes militaires de carrière et on leur a demandé si elles étaient intéressées à avoir accès à ce que l'on appelle des emplois non traditionnels, c'est-à-dire les emplois dans le champ. Tout le monde peut comprendre, et moi le premier, que des femmes puissent piloter des F-18. Il n'y a pas de problème. Il y en a deux, semble-t-il, qui vont être être accréditées prochainement pilotes de F-18. Elles ne sont pas dans les mêmes conditions. Je comprends que nous pourrions retrouver des équipages féminins à bord des nouvelles frégates. Elles ne sont pas dans les mêmes conditions.

[Translation]

yet received any. Our boys have got good T-shirts but I do not think any Canadian citizen would agree to sending a policeman to a dangerous place without basic equipment. Our men have not got any yet. I would like to know what the situation is.

It seems the Kevlar helmets have been bought but not yet distributed. Raincoats that leak and blankets that do not keep you warm may be small details but they make life a bit more difficult for our men and women in the field.

I intend to raise another subject presently.

Mme Collins: Je ne sais trop. Je suis au courant du programme que j'ai annoncé voilà plusieurs semaines pour l'achat de vêtements de protection pour les personnes qui s'occupent du nettoyage quand il y a déversement de produits dangereux. L'objet du programme est de fournir à toutes les casernes d'incendie au Canada ces vêtements de protection.

Je ne sais pas si c'est de cela que vous parlez. J'ai l'impression que vous parlez de vêtements spéciaux prévus pour nos soldats et qu'ils ne reçoivent pas. Je vais demander au chef d'état-major de répondre à M. Ferland.

Le général P.D. Manson (chef de l'État-major de la Défense, ministère de la Défense nationale): Monsieur le président, tous les membres des Forces armées canadiennes en garnison en Europe reçoivent d'office, depuis quelque temps déjà, une combinaison de protection en cas de guerre chimique qui comprend un masque à gaz, un casque, des gants, des chaussures, etc. Nous améliorons régulièrement notre matériel pour ce genre d'opérations, notamment en Europe.

Je ne suis pas au courant des détails mentionnés par M. Ferland, mais je me ferai un plaisir de vous faire parvenir rapidement la réponse.

Mr. Ferland: Very good. I have a question that concerns many people in the armed forces.

On February 20th, 1989, the Canadian Human Rights Commission handed down a decision on women in combat. Some retired generals made known their opposition to women being sent to combat. Apparently an internal study was carried out a year or two ago and women making a career in the military were asked whether they were interested in obtaining access to what were called non-traditional areas of activity, namely, combat. Anyone can realize that women are able to pilot F-18s, I will be the first to admit that. There is no problem. I gather that there are two women who will soon be accredited as pilots of F-18s. They are not in comparable conditions. I can understand that we may have women among the crew of the new frigates but once again, they would not be working in the same conditions.

[Texte]

Cependant, lorsque l'on parle des tranchées, on ne parle pas de la même chose. Il y a des femmes militaires de carrière. Je connais entre autres une femme qui a 18 ans de carrière dans les services ambulanciers. Lorsqu'elle est entrée dans l'armée canadienne, il y a 18 ans, il n'était pas question que les femmes aillent jouer dans le champ. Elles avaient des fonctions et elles savaient, lorsqu'elles signaient leur engagement, qu'elles n'auraient pas à aller au combat. Elles pouvaient cependant travailler dans des hôpitaux de campagne, à l'arrière des lignes, mais jamais en première ligne.

Or, il appert qu'on est en train de monter des unités. Selon les analyses qui ont été faites par la Défense nationale, il faut un groupe critique d'environ 35 ou 30 pour créer une unité. Si une seule femme demande un poste de combat, on ne peut pas le lui refuser, et l'armée a ensuite le problème de créer une unité. Il faut trouver 34 autres personnes pour créer cette unité-là. Je peux vous dire, madame la ministre, que de nombreuses femmes sont en train de se faire remettre leur plan de carrière en jeu.

Voici ce que j'ai de la difficulté à comprendre. Lors de l'intégration des trois Forces, il y a plusieurs années, la clause d'ancienneté était en vigueur. Le marin qui était marin pouvait refuser d'être transféré dans l'aviation ou dans l'armée sans préjudice pour son plan de carrière. C'était la même chose pour l'aviation et l'armée de terre.

J'aimerais savoir pourquoi il n'est pas possible, en 1989, de donner aux femmes qui sont dans l'armée depuis 10, 15 ou même 20 ans et qui sont à quelques années d'avoir accès à leur retraite qu'elles ont payée, la possibilité de se prévaloir de cette clause d'ancienneté et de poursuivre leur carrière sans préjudice. Si cela a été possible il y a quelques années, lors de l'intégration des Forces, je ne vois pas pourquoi, en 1989-1990, on ne pourrait pas le permettre. Il y a tout de même 9,000 femmes dans les Forces armées. Celles qui sont le plus visées présentement sont celles qui sont rattachées à l'armée de terre.

• 1645

Madame la ministre, avez-vous l'intention de voir à ce qu'on reconnaisse à ces femmes leur droit d'ancienneté?

Mrs. Collins: I appreciate the opportunity to discuss this issue, because it was one of the first issues I was faced with when I became minister. I am sure it is no surprise to any of my friends here that I agreed with the decision of the Human Rights Tribunal. In fact, it was something we recommended in our parliamentary committee several years ago. You mentioned women pilots. In fact, we have just graduated our first two women CF-18 pilots. Those women who serve in the navy on ships are on the same terms. There is no difference. The women fighter pilots operate on exactly the same terms as our male fighter pilots.

[Traduction]

Trenches are an entirely different matter. There are women who have chosen the military as a career. I know for instance an 18-year old woman who has enlisted in the ambulance service. When she entered the Canadian army at the age of 18, there was no question of women being sent to fight. There were a number of roles for women and they knew when they signed up that they would not have to go into combat. They might have to work in hospitals behind the lines but never at the front.

Well it seems that units are now being set up. According to studies done by National Defence, approximately 35 or 30 are necessary to set up a unit. If a single woman asks for a combat position, she cannot be refused and then the army has to deal with the problems of setting up a unit. 34 other women have to be found so that this unit can be brought into existence. I can tell you, Madam Minister, that many women are having their career plans upset.

It is hard for me to understand. When the forces were unified several years ago, the seniority clause remained in effect. A sailor who wanted to be a sailor could refuse to be transferred to the airforce or the army without his career plan being compromised. The same was true for people in the airforce and the army.

I would like to know why in 1989 we cannot give women who have been in the army for the past 10, 15 or even 20 years and are close to retirement and their pension, the chance to avail themselves of this seniority clause and continue their career without any risk. If it could be done several years ago when the forces were integrated, I do not see why we cannot do it now in 1989-90. After all there are 9,000 women in the armed forces. Those who are most effected by the present situation are those who are in the army.

Madam Minister, do you intend to see that these womens' seniority rights are recognized?

Mme Collins: Je suis contente d'avoir l'occasion de parler de cette question; parce que c'est l'une des premières dont j'ai dû m'occuper lors de ma nomination comme ministre. Mes amis ici ne seront sûrement pas surpris d'apprendre que je suis d'accord avec la décision du Tribunal des droits de la personne. En fait, elle correspond à une recommandation de notre comité parlementaire il y a quelques années. Vous avez parlé des femmes pilotes. En fait, les deux premières femmes pilotes de CF-18 viennent d'être promues. Les femmes qui travaillent dans les bateaux de la Marine sont dans les mêmes conditions. Il n'y a pas de différence. Les femmes pilotes de combat ont exactement les mêmes responsabilités que les hommes.

[Text]

I think on the other issue there is some confusion, and I have actually looked into the cases of the women involved that you brought to my attention. By opening all trades and occupations to women—those which had previously been closed—you are really providing new opportunities for women. You are not saying to women that just because they are women, they cannot be an infanteer or in the artillery. They will have to make those choices. They will have the opportunity to make that choice, and if they meet the requirements and the standards and pass the training, they will have the opportunity to serve.

Women who presently serve in the armed forces in different trades and occupations, whether as a nurse, a communications officer or a driver, will not become infanteers or artillery people. They do not go into the combat arms as a result of this ruling, unless they ask for a transfer and have the skills. I do not think many would do that. The only thing it really means for women who presently serve is that if you are a woman trained as a driver in the transportation unit, you will have the same opportunities and indeed the same obligation to serve anywhere in the armed forces. I think this is really fair. In fact, one of the cases before the Human Rights Tribunal dealt with the concern of reverse discrimination.

When you join the armed forces—I think it is terribly important, and people need to understand this—it is a different kind of employment. You join on the condition that you can be transferred anywhere within the system. You do not have a right to sit in Ottawa in a nice cushy job while someone is out there in perhaps a less accommodating kind of situation. If women join as drivers they have to recognize that they may be transferred to Lahr. They may be transferred to support a front-line unit, but they will still be drivers. It does not change their occupation.

I was in Wainwright recently observing the RendezVous exercise, which is the biggest exercise. I am not sure if anyone else had that chance. You will see all the men and women who serve, whether they are cooks, nurses, whatever their occupation. They have to be able to hold and shoot a gun. That is part of their job. They were in the trenches. I saw women in the trenches. When you are in that kind of a potential combat situation—exercising for combat—you all have to be able to do that, men and women alike. I think if women are serious about equality they have to be prepared to serve in whatever particular role they are transferred to throughout the armed forces; otherwise we will not have achieved true equality.

Mr. Dionne (Miramichi): You apparently are serious.

Mrs. Collins: Yes. I feel quite passionate about this subject.

[Translation]

Quant à l'autre question, je pense qu'il existe une certaine confusion et j'ai examiné les cas des femmes que vous m'avez signalés. Il faut comprendre que l'ouverture de tous les métiers et toutes les occupations aux femmes, c'est-à-dire la levée des restrictions en vigueur jusqu'ici, donne de nouvelles occasions aux femmes. Ainsi, les femmes ne sont pas exclues d'office de l'infanterie ou de l'artillerie. Elles devront faire des choix. Elles auront la possibilité de choisir cette option et si elles répondent aux exigences et réussissent la formation, elles auront la possibilité de servir.

Les femmes qui travaillent actuellement dans les forces armées dans différents métiers et occupations, que ce soit comme infirmières, agents de communications ou chauffeurs, ne seront pas envoyées à l'infanterie ou à l'artillerie. Elles ne sont pas affectées aux unités de combat à cause de cette décision, à moins qu'elles aient demandé un transfert et montrent qu'elles ont les compétences nécessaires. Je ne pense pas qu'il y en ait beaucoup dans ce cas. La seule conséquence pour les femmes qui sont actuellement membres des forces armées c'est que si elles sont conducteurs dans une unité de transport, elles auront les mêmes possibilités et les mêmes obligations de servir partout dans les forces armées. Je pense que c'est tout à fait juste. En fait, l'une des causes dont le Tribunal des droits de la personne était saisi portait sur la discrimination à rebours.

Quand on s'enrôle dans les forces armées, il faut comprendre que c'est un travail différent. On accepte d'être muté n'importe où dans le système. On n'a pas le droit d'occuper une sinécure à Ottawa pendant qu'il y en a d'autres qui se trouvent dans des conditions un peu plus difficiles. Si une femme accepte un poste de chauffeur, elle doit comprendre qu'elle pourrait être envoyée à Lahr. Elle peut être affectée au soutien d'une unité de première ligne mais elle restera chauffeur, son occupation ne change pas.

Je suis allée à Wainwright récemment pour observer l'exercice Rendez-vous, le plus grand exercice. Je ne sais pas si d'autres ont eu cette occasion. On voit que tous les hommes et femmes, qu'ils soient cuisiniers, infirmières ou autre chose, doivent pouvoir tenir un fusil et savoir s'en servir. Cela fait partie de leur travail. Je les ai vus dans les tranchées, j'ai vu des femmes aussi. Dans ce genre d'exercice de préparation au combat, tout le monde doit pouvoir effectuer certaines tâches, hommes et femmes. À mon avis, si les femmes tiennent à l'égalité, elles devront accepter de remplir toutes les fonctions auxquelles on les affecte dans les forces armées, autrement il ne s'agirait pas d'une véritable égalité.

M. Dionne (Miramichi): Si je vous comprends bien, vous êtes sérieuse.

Mme Collins: Oui, c'est un sujet qui me tient particulièrement à coeur.

[Texte]

M. Ferland: Je suis entièrement d'accord avec vous lorsque vous parlez d'égalité, de donner les mêmes chances aux femmes. Je n'ai absolument rien contre cela. Cependant, présentement, certaines femmes, qu'elles le veuillent ou non, sont tenues d'accepter un poste de combat parce qu'il faut compléter des unités. C'est ce qui se passe présentement. Je connais des cas, et je peux vous dire qu'il y a certains agents de carrière qui ont dit à des femmes: Ce n'est pas compliqué, démissionnez; cela va régler le problème.

Je vous dit qu'il y a des cas comme celui-là. J'ai de plus en plus de cas semblables. Il est sûr que les militaires ont un sacré problème présentement. Ils doivent monter des unités mixtes. L'armée n'a jamais été préparée à cela, et je le comprends. Cependant, lorsque les femmes ont choisi d'entrer dans l'armée, il y a 15, 18 ou 13 ans, les fonctions qu'elles devront dorénavant assumer ne leur étaient pas ouvertes. Elles savaient qu'elles pourraient faire carrière dans l'armée sans avoir à remplir les fonctions qu'on les oblige maintenant à assumer.

• 1650

Je peux vous dire, madame, qu'il y a un paquet de femmes qui ne renouvelleront pas leur contrat, qui vont renoncer à leur carrière parce qu'elles ne veulent pas travailler dans le champ. Je les comprends. Imaginez-vous une infirmière qui part avec son collègue masculin pour aller ramasser un blessé dans une tranchée. Le blessé pèse 200 livres et la petite madame n'en pèse que 95. À part cela, elle a tout son équipement. Ces femmes-là sont conscientes que, physiquement, elles ne peuvent pas remplir la même fonction qu'un homme. Mais les règles actuelles font que si elle est infirmière ou ambulancière, elle doit maintenant aller dans la tranchée chercher un blessé, le monter dans un hélicoptère et revenir.

Mme Collins: Non, non, non.

M. Ferland: Eh bien, c'est ce qui se passe présentement, madame.

Mme Collins: Non, non, non.

M. Ferland: Éclairez-moi si ce n'est pas le cas.

Mrs. Collins: No, Mr. Ferland, I think there is a misunderstanding there. If you are a nurse, you remain a nurse. You may be assigned to a DND hospital in Ottawa, you may be assigned to a field hospital, or you may be assigned to Lahr and go out on field exercises. You have to be prepared to do whatever job a nurse will do in the armed forces.

I know there are some cases where women never expected to be transferred, perhaps into areas or different units, and they may indeed now be transferred. But that is part of the military requirement. Again, I think you have to come back to the fundamental role. You cannot give women special privileges and enable them to stay on a certain base all their time while the guys have to go out there and perform all the other jobs.

[Traduction]

Mr. Ferland: I am in complete agreement with you when you talk about equality and giving women the same opportunities. I have absolutely nothing against that. However at the present time some women are forced, whether they like it or not, to accept a combat position because units are being completed. That is what is taking place now. I am aware of certain cases and I can tell you that some personnel officers have told women: it is simple, just resign and that will solve the problem.

These cases are becoming increasingly frequent, and the military are being faced with a real problem now. They have to set up mixed units. The army has never been prepared for this and I can understand. However when women chose to enter the army 15, 18 or 13 years ago, the functions they are expected to assume in the future were not open to them. They knew that they could make a career in the army without having to take on the duties that would now be required of them.

I can tell you, Madam Minister, that loads of women will not be renewing their contract and will give up their career because they do not want to be sent into combat. I can understand them. Imagine a woman nurse who sets off with her male colleague to remove a wounded soldier from a trench. The injured soldier may weigh 200 pounds and the little woman only 95. In addition, she will be carrying all her equipment. These women realize that physically they cannot be expected to do the same things as men. But under the present rules a nurse or a woman ambulance attendant will have to go to the trenches for the wounded, lift them into a helicopter and return.

Mrs. Collins: No, no, no.

Mr. Ferland: Well that is what the present situation is.

Mrs. Collins: No, no, no.

Mr. Ferland: Please enlighten me then.

Mme Collins: Non, monsieur Ferland, je pense qu'il y a un malentendu. Une infirmière reste infirmière. Elle sera peut-être affectée à l'Hôpital de la Défense à Ottawa ou à un hôpital de campagne ou bien à la base de Lahr et participe à des manœuvres. Il faut s'attendre à faire tout ce qui est exigé d'une infirmière dans les forces armées.

Je sais qu'il existe des cas où des femmes ne s'attendaient jamais à des mutations dans certaines régions dans d'autres unités et maintenant la chose est possible. Mais cela fait partie des exigences militaires. Encore une fois, il faut se rappeler le rôle fondamental. On ne peut pas accorder aux femmes des privilèges en leur donnant la possibilité de rester tout le temps dans une certaine base tandis que les hommes doivent assumer toutes les autres fonctions.

[Text]

The other issue I know of in the cases you brought to my attention gets into the problem of co-location of married families. Although we try to accommodate that, we cannot guarantee all the time that a husband and wife will always be co-located. It just operationally does not always work out that way.

Mr. Darling (Parry Sound—Muskoka): Again, Madam Minister, congratulations to you on your appointment. I want to commend you on the great job you are doing. At the same time I would like to say a word. As a member of this committee for a number of years I am certainly sorry to have heard the news that General Manson is retiring. He certainly has done an outstanding job. Of course I am one of those who feel that when you retire these senior officers when they are just at their peak and know everything. . . it seems damn stupid.

An hon. member: Mr. Darling is proof you do not have to retire at 65.

Mrs. Collins: That is right. He did not have to retire, did he? He will never retire.

Mr. Darling: At my age I can say that. Of course I am well aware, General, that down the line there are a great many officers looking covetously at your job and glad to see the end of you.

One comment I would like to make as a member of the National Defence. . . When I have been talking to people I have pointed out very forcefully that the Prime Minister and the Minister of Finance did not consult me when they were slashing budgets, or I might have given them some other suggestions or advice. I can appreciate the seriousness of the situation of those bases that have to be closed.

The great riding of Parry Sound—Muskoka has no federal input at all except a few post offices. I will admit to the Canadian Coast Guard base. But North Bay has a very significant base, and I understand 300 military personnel will be moved from there, and some civilians. I told the mayor in no uncertain terms that he was darn lucky that was all that had happened there. With those 300, I would like confirmation that there is certainly not going to be any difference in our commitment to NORAD and that will continue on as before.

• 1655

Mrs. Collins: Oh, yes, absolutely. That does not affect our commitment in any way. We are transferring the electronic warfare squadron to CFB Ottawa. There will obviously be changes in North Bay as a result of the downsizing, but it will still be an important base. It will still be continuing our work.

Gen Manson: I can elaborate very briefly. We do have one very small military flying operation at CFB North Bay and it is indeed the electronic warfare training squadron. It is not geographically sensitive. It does not particularly have to be at North Bay, but we do have to

[Translation]

L'autre question soulevée dans les cas que vous m'avez signalé concerne le problème des affectations des couples mariés. Même si nous essayons d'en tenir compte, nous ne pouvons pas toujours garantir qu'un homme et une femme seront affectés au même endroit. Parfois les exigences du service ne le permettent pas.

M. Darling (Parry Sound—Muskoka): Je tiens aussi à vous féliciter de votre nomination, madame la ministre, et de l'excellent travail que vous faites. En tant que membre de longue date de ce Comité, je suis désolé d'apprendre que le général Manson prend sa retraite. Il a fait un travail exceptionnel. Personnellement, j'estime que quand on oblige ces officiers supérieurs, en pleine possession de leur métier, et connaissant tout ce qu'il faut, à prendre leur retraite. . . ça me semble insensé.

Une voix: M. Darling est la preuve qu'il n'est pas nécessaire de prendre sa retraite à 65 ans.

Mme Collins: Exactement. Il n'a pas été obligé de le faire, n'est-ce pas? Il ne prendra jamais sa retraite.

M. Darling: À mon âge, je peux le dire. Évidemment, je sais fort bien, général, qu'il y a beaucoup d'officiers qui convoitent votre poste et sont heureux de vous voir partir.

J'ai une observation à faire en tant que membre du Comité. . . Dans mes conversations avec les gens, je tiens à souligner que le premier ministre et le ministre des Finances ne m'ont pas consulté quand ils ont sabré dans les budgets. Ils auraient pu compter sur d'autres suggestions de ma part. Je comprends le sérieux de la situation là où les bases ont dû être fermées.

La grande circonscription de Parry Sound—Muskoka a peu de présence fédérale, à part quelques bureaux de poste. Je dois avouer qu'il existe une base de la Garde côtière du Canada. Mais il se trouve une base très importante à North Bay et je crois savoir que 300 des effectifs militaires seront transférés aussi bien que quelques employés civils. J'ai dit au maire de la ville qu'il devrait s'estimer heureux de n'avoir eu que cela comme perte. Au sujet de ces 300 postes, je voudrais que l'on me confirme que cela n'affectera en rien notre engagement au NORAD qui va se maintenir ainsi tel quel.

Mme Collins: Oh si, absolument. Cela n'a absolument aucun effet sur notre engagement. Nous transférons actuellement l'escadrille de guerre électronique à la BFC d'Ottawa. Il y aura manifestement des changements à North Bay à la suite de cette réduction des effectifs, mais elle n'en demeurera pas moins une base importante. Elle continuera à faire notre travail.

Gén Manson: Permettez-moi d'ajouter quelques détails. Nous avons effectivement un petit groupe d'aéronefs militaires à la BFC de North Bay. Il s'agit en effet de l'escadrille de formation à la guerre électronique. Son emplacement géographique importe peu pour elle. Il n'est

[Texte]

keep that whole airfield infrastructure open just to support that one small operation. There are obvious economies by amalgamating the 414 Squadron with some other airbase activity in the Canadian Armed Forces at considerable savings. I can give you an absolute assurance that the NORAD operation in the headquarters in the mountain at North Bay will continue unchanged. It is not part of this budget cut in any way.

Mr. Darling: Thank you very much. I have one other comment. The white paper of course came out with many innovations and ideas, one of which was that we would greatly increase our reserve forces, up to 90,000, by the year 2002 or whatever it was. Are we moving to increase our reserves even though maybe at a slower pace?

Mrs. Collins: We will be continuing to increase the reserves, and the policy of the integrative force remains. We will not be able to achieve the goal of 90,000. We are just working on the figures at this point. It will be significantly less, but I think it will certainly be significantly more than the 25,800 we now have.

Mr. Darling: You do not have a lesser target date?

Mrs. Collins: I do not think we are looking at the dates at this point—

Mr. Darling: A target number.

Gen Manson: It is still early to say because it is an integral part of the force development study we are doing right now to determine the balance between regular force and reserves. As you can imagine, given the budget cut we have and the changes in equipment procurement, a number of roles that today are done by regular force might very well be done by reserves. That has to be worked out in a considerable amount of detail in the process that is now ongoing. We will have a better idea. It will certainly not be 90,000 by the year 2001 as we had originally intended. It will be something less, but who knows what happens beyond that time. There will be an increase, and perhaps beyond the 15-year period we will eventually be able to attain the target of 90,000 that we foresaw in the white paper.

Mrs. Collins: You might be interested, Mr. Darling, in the announcement we made today, which is to proceed with the contract definition on the mine counter-measure vessels that are to support the naval reserve. Hopefully our naval reservist will recognize that as a real commitment to their training and their future. There will be 12 ships, and that will involve the training of our naval reservists. We are really pleased it is going forward.

[Traduction]

pas particulièrement nécessaire qu'elle se trouve à North Bay, mais nous sommes obligés de garder ouvertes toutes les installations de l'aéroport rien que pour cette petite unité. En amalgamant la 414^{ème} escadrille avec une autre base aérienne des Forces armées canadiennes, nous réalisons manifestement des économies considérables. Je puis vous garantir absolument que les opérations du NORAD à l'état-major installé dans la montagne à North Bay se poursuivront sans changement. Cela n'a rien à voir avec ces coupures budgétaires.

M. Darling: Merci beaucoup. J'ai une autre remarque à faire. Le Livre blanc contenait bien sûr de nombreuses idées nouvelles; selon l'une d'entre elles, nous allons étoffer considérablement nos forces de réserve et les porter à 90,000 d'ici l'an 2002, je crois. Allons-nous effectivement accroître les effectifs de nos réserves, encore qu'à un rythme plus lent?

Mme Collins: Nous continuerons à le faire et nous poursuivrons notre politique d'intégration des forces. Nous ne pourrions cependant pas atteindre l'objectif de 90,000 hommes. Pour le moment, nous en sommes uniquement à l'étude des chiffres qui seront nettement inférieurs à cela mais certainement très supérieurs aux 25,800 réservistes que nous avons actuellement.

M. Darling: Vous n'avez pas établi d'échéance plus proche?

Mme Collins: Pour le moment, nous ne nous préoccupons pas encore de cela. . .

M. Darling: Un chiffre cible.

Gén Manson: Il est encore trop tôt pour répondre car cela fait partie intégrante de l'étude de développement de nos forces armées que nous effectuons en ce moment même afin de déterminer quel sera l'équilibre entre l'active et la réserve. Comme vous pouvez l'imaginer, étant donné les coupures du budget et les changements concernant l'acquisition de matériel, un certain nombre de rôles actuellement assumés par les forces actives pourraient très bien incomber à la réserve. C'est là quelque chose qu'il faudra que nous examinions de manière très détaillée dans le contexte de l'étude actuelle. Nous aurons bientôt une idée plus précise, mais nous n'atteindrons certainement pas le chiffre de 90,000, en l'an 2001, visé au départ. Le chiffre sera sensiblement inférieur, mais qui sait ce qui se produira après. Il y aura certainement une augmentation, et il se peut qu'au-delà de cette période de 15 années, nous soyons capables d'atteindre l'objectif de 90,000 réservistes prévu—c'est le chiffre dans le Livre blanc.

Mme Collins: Cela vous intéresserait peut-être de savoir, monsieur Darling, que nous avons annoncé aujourd'hui que nous allons poursuivre l'établissement du contrat concernant les chasseurs de mines qui seront utilisés à l'appui des forces navales de réserve. J'espère que nos réservistes de la Marine se rendront compte que cela représente un véritable engagement à l'égard de leur formation et de leur avenir. Il y aura 12 navires qui

[Text]

Mr. Darling: These are the mine sweepers.

Mrs. Collins: Yes, you know all about that.

Mr. Darling: I am delighted that this is continuing on.

Madam Minister, how many women are now in the armed forces? Is there any plan to increase the number of women? I have been a member of the National Defence committee—I was going to say “served”—under six ministers. As you know, General Manson, I was at them, wondering when they were finally going to recognize that women were important in ranks above sergeant and even colonel. We finally have a woman general. Madam Minister, with you now in the seat of the mighty, I am looking forward to see when maybe a second woman would be increased to this high rank.

Mr. Hicks (Scarborough East): Take it easy, Stan.

Mr. Darling: Today there are only two or three senior officers; usually they have 15 generals here when the committee is meeting. Maybe that is stretching it a bit, General.

Mrs. Collins: We are now in restraint. Mr. Darling, your wish is my command and we now have three women generals.

Mr. Darling: Why the hell are you keeping it such a secret?

Mrs. Collins: It was announced a few months ago.

Mr. Hicks: There is too much else going on.

• 1700

Mrs. Collins: That is right, there is so much. The good news often is not picked up everywhere.

We are very pleased and we have 8,500 women in the forces, about 10%. That is a high percentage compared with many of our NATO colleagues and in fact the percentage in the reserves is even higher, which I think is interesting because it shows that women really are interested in the reserves.

I have met so many women in the forces across the country as I am visiting bases, and I am amazed that many who are in the primary reserves are actually fulfilling regular jobs and are very happy in their employment.

Mr. Darling: Well, that is wonderful news. I hope funding is not being slashed for the Royal Air Force Cadets and the Naval Cadets. Just one further comment with my very dear colleague, Mr. Ferland, and women in the combat area.

I agree with what you say—there are nurses and so on—but what some of us are concerned about is just one branch only and that is in the infantry; not a nurse, not a

[Translation]

serviront à la formation de nos réservistes. Nous sommes vraiment ravis que le feu vert ait été donné au projet.

M. Darling: Il s'agit bien de dragueurs de mines.

Mme Collins: Oui, vous êtes au courant de la question.

M. Darling: Je suis ravi que cela continue.

Madame la ministre, combien de femmes y a-t-il maintenant dans les forces armées? Prévoit-on d'en accroître le nombre? J'ai fait partie du Comité de la défense nationale—j'allais dire j'y ai «servi»—sous six ministres différents. Comme vous le savez, général Manson, je me suis toujours demandé quand on allait finalement reconnaître qu'il est important d'avoir des femmes à des grades supérieurs à ceux de sergent ou même de colonel. Nous avons finalement une femme qui est devenue générale. Madame la ministre, maintenant que vous avez rejoint les rangs des puissants, j'espère bien qu'une seconde femme atteindra ce rang élevé.

M. Hicks (Scarborough-Est): Pas si vite, Stan.

M. Darling: Aujourd'hui, nous n'avons que deux ou trois officiers supérieurs; habituellement, quand le Comité se réunit, il y a au moins 15 généraux. Peut-être force-t-on un peu la dose, général.

Mme Collins: Nous traversons une période de restrictions. Monsieur Darling, vos désirs sont des ordres et je puis vous dire que nous avons aujourd'hui trois femmes générales.

M. Darling: Pourquoi diable le cachez-vous?

Mme Collins: Cela a été annoncé il y a quelques mois.

M. Hicks: Il y a trop d'autres choses qui se passent.

Mme Collins: C'est exact. Les bonnes nouvelles passent souvent inaperçues.

Nous en sommes ravis; j'ajouterai que nous avons 8,500 femmes dans les Forces armées, soit environ 10 p. 100 des effectifs. Ce pourcentage est élevé lorsqu'on le compare avec celui de beaucoup de nos collègues de l'OTAN. En fait, il est encore supérieur dans la réserve, ce qui me paraît intéressant car cela montre que les femmes s'intéressent vraiment à servir dans la réserve.

J'ai rencontré de nombreuses femmes dans les bases des Forces armées auxquelles j'ai rendu visite dans tout le pays, et je suis fort surprise que beaucoup de celles qui appartiennent aux réserves primaires occupent en fait des emplois normaux et en sont très heureuses.

M. Darling: Voilà d'excellentes nouvelles. J'espère que les fonds n'ont pas été réduits pour les Cadets de l'aviation et pour ceux de la Marine. Une dernière remarque destinée à mon très cher collègue, M. Ferland, au sujet de la présence de femmes dans la zone de combat.

Je suis d'accord avec vous—il y a bien sûr des infirmières, etc.—mais il n'y a qu'une arme qui préoccupe vraiment certains d'entre nous, l'infanterie; il

[Texte]

driver, not all those specifics, but a woman in the infantry.

There are some of us male chauvinist pigs who feel that women cannot serve there and as Mr. Ferland has pointed out, the great majority of them do not want to serve there. In my case, I would make certain exceptions, Madam Minister, and that is for certain militant groups. I would make an exception in those cases.

Some hon. members: Oh, oh.

Mrs. Collins: You would not expect me to comment on that, but just let me make it clear. No one has to become a member of the infantry. If you want to apply for that particular combat trade, you apply for it. We do have one qualified woman now who is with the Third Battalion Princess Pats and we have seven in training.

We will see. I do not expect there are a lot of women who may choose that particular occupation but if they do, if they have the qualifications, if they can meet the standards, I do not think there should be a law in Canada that says they cannot do it.

Mr. Darling: The ones who volunteered for that, if I were the enemy, I would be scared to death, by golly.

Mrs. Collins: You should be.

Some hon. members: Oh, oh.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Darling. That concludes your time. Just before recognizing other members who have signalled, it would be helpful to the Chair, Madam Minister, if you could give me some indication as to how long we will have the opportunity of having you with the committee.

Mrs. Collins: How long are you planning, because we started late. Obviously, we will be going later, so. . .

The Chairman: Midnight.

Mr. Darling: We want to have you with the committee for years, Madam Minister.

Mrs. Collins: I am pretty flexible. I think at 6 p.m. I have to leave for another engagement, but I am free until then.

The Chairman: Is that fine with the committee? We will sit until it appears that the question being asked is the same as the one being asked before, or 6 p.m.

Mrs. Collins: Okay.

Mr. Dionne: How much time do I have, Mr. Chairman?

The Chairman: We are running about 10 now. We were going 15 a little earlier.

[Traduction]

ne s'agit pas des infirmières, des conductrices de véhicule, ni de toutes ces autres spécialités techniques, mais la présence d'une femme dans l'infanterie.

Il existe encore d'affreux chauvins parmi nous qui pensent que les femmes ne sont pas capables de servir dans l'infanterie et, comme l'a fait remarquer M. Ferland, la majorité d'entre elles n'y tiennent pas non plus. En ce qui me concerne, je ferais certaines exceptions, madame la ministre, en faveur de certains groupes de militantes.

Des voix: Oh, oh.

Mme Collins: Vous ne vous attendez certainement pas à ce que je fasse un commentaire là-dessus, mais permettez-moi de préciser quelque chose. Personne n'est obligé d'entrer dans l'infanterie. Si vous voulez faire une demande pour faire partie des troupes de combat, vous pouvez la faire. Nous avons actuellement une femme qui s'est qualifiée pour cela et qui appartient au Troisième bataillon Princess Pats; nous en avons sept autres en formation.

Nous verrons. Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de femmes qui choisissent ce genre d'emploi, mais si elles le font, si elles ont les compétences requises, si elles satisfont aux normes, je ne pense pas qu'il devrait y avoir une loi au Canada qui le leur interdise.

M. Darling: Si j'étais l'ennemi, je serais terrorisé à l'idée de rencontrer celles qui se sont portées volontaires pour cela.

Mme Collins: Vous auriez raison.

Des voix: Oh, oh.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Darling. Nous avons épuisé le temps dont nous disposons. Avant de donner la parole aux autres membres qui en ont manifesté le désir, il serait utile au président, madame la ministre, que vous lui donniez une idée du temps dont vous disposez pour vous entretenir avec le Comité.

Mme Collins: Qu'avez-vous en tête exactement, car nous avons commencé tard. Manifestement, nous partirons ensuite, donc. . .

Le président: Minuit.

M. Darling: Nous sommes tout prêts à ce que vous nous consacriez des années, madame la ministre.

Mme Collins: J'ai une certaine latitude. Je crois qu'à 18 heures, j'ai un autre rendez-vous, mais je suis libre jusque là.

Le président: Cela convient-il au Comité? Nous continuerons à siéger jusqu'à ce que la même question revienne sur le tapis, ou jusqu'à 18 heures.

Mme Collins: Très bien.

M. Dionne: Je dispose de combien de temps, monsieur le président?

Le président: D'une dizaine de minutes. Nous disposons de 15 un peu plus tôt.

[Text]

Mr. Dionne: Thank you. First of all, Madam Minister, I do want to congratulate you on your appointment as Associate Minister of National Defence. I think it is entirely appropriate that a female should be the associate minister or the minister. I do not have much problem with that and I guess I will not make any more comments in that regard. I think Mr. Darling said enough.

I want to ask a couple of parochial questions, if I may, and if you do not have ready answers, I will understand. I would accept answers later in writing.

I am referring, of course, to CFB Chatham. Would you give me, please, the full contingent of military and civilian personnel employed at CFB Chatham at this time with the changes in the base structure? Could you also supply me with the information on the number of civilians who will be losing their jobs and will be replaced by contractors of one sort or another, in maintenance and that type of activity on the base?

• 1705

Mrs. Collins: I might ask General Little also to come forward, because he is responsible for the implementation of the decisions. But just to start off, in 1988 there were 835 military and 299 civilian positions at or supported by CFB Chatham. It will result in a reduction of 215 military and 130 civilian. On the comment on how many go to contractors, I am not sure I have that information.

Mr. Dionne: I just might explain the reason for asking that. By reducing the civilian level of employment by 130, it would seem to me to be obvious that some contract work would be required, and that disturbs me for the very simple reason that we are laying off permanent employees with a contract, a collective agreement, and obviously replacing at least some of them with contract employees who in many cases will be making the minimum wage.

Major General Robert Little (Chief, Logistics, Doctrine and Operations, Department of National Defence): Perhaps I may amplify the comments of the minister by replying that there are 257 indeterminate employees, as mentioned, on the base at this point in time. This is as of this week.

Mr. Dionne: Excuse me, General. Would you define "indeterminate"? Do you simply mean people whose future has not yet been decided?

Mrs. Collins: No.

Gen Manson: No, full-time employees.

MGen Little: "Indeterminate" means full-time employment, as opposed to part-time employment, which may be people who are brought on for a summer or something of that nature.

[Translation]

M. Dionne: Merci. Premièrement, madame la ministre, je tiens à vous féliciter de votre nomination comme ministre associée de la Défense nationale. Je crois qu'il est tout à fait approprié qu'une femme soit ministre associée ou ministre. Cela ne me gêne pas du tout et je n'en dirai pas plus à cet égard. Je crois que M. Darling en a suffisamment parlé.

Je voudrais vous poser une ou deux questions de détail, si vous me le permettez, et si vous n'êtes pas en mesure d'y répondre immédiatement, je le comprendrai fort bien. J'accepterai volontiers que vous le fassiez plus tard par écrit.

Ce dont je parle, bien sûr, c'est la BFC de Chatham. Pourriez-vous me dire quel est l'effectif complet du personnel militaire et civil employé à cette base et quels sont les changements apportés à sa structure? Pourriez-vous également m'indiquer le nombre de civils qui perdront leur emploi et seront remplacés par des personnes travaillant à contrat dans le domaine de l'entretien et autres activités de même type à la base?

Mme Collins: Je vais demander au général Little de prendre la parole, car c'est lui qui est responsable de l'application des décisions. Mais auparavant, je vous dirai qu'en 1988, il y avait 835 postes militaires et 299 postes civils à la BFC de Chatham ou reliés à celle-ci. Deux cents quinze postes militaires et 130 postes civils seront supprimés. Quant à vous dire combien de ces postes reviendront à des personnes à contrat, je ne suis pas certaine d'avoir les renseignements requis.

M. Dionne: Permettez-moi de vous dire pourquoi je vous pose cette question. Si l'on réduit de 130 le nombre des employés civils, il me paraît manifeste qu'un certain travail sous contrat sera nécessaire, et cela me trouble pour la simple raison que nous licencions des employés permanents bénéficiant d'une convention collective pour remplacer au moins certains d'entre eux par des employés sous contrat, qui ne toucheront qu'un salaire minimum.

Le major-général Robert Little (chef, Logistique, Doctrine et opérations, ministère de la Défense nationale): Permettez-moi d'apporter quelques précisions aux commentaires du ministre en vous disant qu'il y a effectivement 257 personnes qui occupent actuellement un poste de durée indéterminée à la base. Ce chiffre date de la semaine dernière.

M. Dionne: Excusez-moi, Général. Pourriez-vous définir le terme «pour une durée indéterminée»? S'agit-il simplement de personnes dont l'avenir n'a pas encore été décidé?

Mme Collins: Non.

Gén Manson: Non, ce sont des employés à plein temps.

Mgén Little: Le terme «durée indéterminée» signifie emploi à plein temps, par opposition à emploi à temps partiel qui s'applique aux personnes qui sont engagées pour la durée d'un été par exemple.

[Texte]

Mrs. Collins: It is a bureaucratic term that is used. It does not mean what it sounds like it means.

MGen Little: It means the time of their retirement is indeterminate, as opposed to a fixed period of time that they would have, serving for six months, or eight months, or whatever it may be. So the distinction is indeterminate employment, meaning that it goes on until retirement, or term employment, meaning that it is a fixed period of employment. Of those 257 indeterminate employees, 174 are in the operational category, which is 68%; 22 or 9% would be entitled to immediate unreduced pensions; 16 or 6% would be eligible for a waiver of reduction in pensions should they so decide. A significant number, of course, are under the age of 50, and we would want to be sure that they would be given every opportunity, should they be given notice of lay-off, to have alternative chances for employment in the area, either of the base or in other parts of the region.

Mr. Dionne: What about other DND establishments?

Mr. D.J. Lindley (Associate Assistant Deputy Minister, Personnel, Department of National Defence): As part of the work force adjustment program, we would offer them other opportunities in other parts of DND, for jobs for which they were qualified or could be qualified through training, as long as they were mobile.

Mr. Dionne: At DND expense?

Mr. Lindley: Yes.

Mrs. Collins: And they get priority with other federal government departments, as well.

Mr. Lindley: It is within the department. If we cannot find anything there, then we go through the regular Public Service procedures, which give them a statutory priority, if they are laid off, for other jobs for which they are qualified.

MGen Little: At this point in time the reduction of the number of personnel has not been worked out in detail, because it is connected to the ceasing of the air operations that are conducted at the base, which in turn is connected to a decision regarding the range, which I know you are aware of, sir—

Mr. Dionne: Yes.

MGen Little: —in detail. I think it is fair to say we would be unable to answer directly your question about contracting out, but it is fair to say that this is not the motivation behind this particular reduction. There may be ongoing activity, as there are throughout the forces, regarding the most economical way to provide support services. But it is not the primary motivation that leads to the reduction; it is connected to the change of function at the base, principally the ceasing of air operations.

[Traduction]

Mme Collins: C'est un terme bureaucratique. Il a un sens un peu particulier.

Mgén Little: Cela signifie que la durée de leurs services est indéterminée, alors qu'elle serait déterminée s'il s'agissait de personnes qui servent six mois, huit mois ou plus. Par emploi de durée indéterminée, on entend donc un emploi qui est conservé jusqu'à la retraite; à l'opposé, l'emploi à terme est un emploi pour une durée déterminée. Sur ces 257 employés indéterminés, 174 font partie de la catégorie opérationnelle, soit 68 p. 100; 22, soit 9 p. 100, auraient droit de toucher immédiatement leur pleine pension de retraite; 19, soit 6 p. 100, pourraient bénéficier d'une dispense de réduction de leur pension s'ils le décidaient. Un nombre important d'entre eux, naturellement, ont moins de 50 ans, et nous tenons absolument, au cas où ils seraient licenciés, à ce qu'on fasse le maximum pour qu'ils trouvent d'autres possibilités d'emploi dans la région, soit à la base, soit ailleurs.

M. Dionne: Et les autres établissements du MDN?

M. D.J. Lindley (sous-ministre adjoint associé, Personnel, ministère de la Défense nationale): Dans le cadre du Programme de réaffectation des ressources humaines, nous leur offririons la possibilité d'occuper, dans d'autres parties du MDN, un emploi pour lequel ils sont compétents ou pourraient le devenir après formation, tant qu'ils demeurent mobiles.

M. Dionne: Aux frais du ministère?

M. Lindley: Oui.

Mme Collins: Et ils auront également la priorité dans d'autres ministères fédéraux.

M. Lindley: Si nous ne réussissons pas à leur trouver du travail au sein de notre ministère, nous utiliserons les procédures normales de la Fonction publique qui permettent de leur donner la priorité, en cas de licenciement, pour postuler d'autres emplois pour lesquels ils sont qualifiés.

Mgén Little: Les détails de la réduction du personnel n'ont pas encore été arrêtés, car celle-ci est liée à l'achèvement des opérations aériennes à la base, qui sont elles-mêmes liées à une décision concernant la portée, question que vous connaissez, monsieur. . .

M. Dionne: Oui.

Mgén Little: . . . dans le détail. Je crois qu'il est juste de dire que nous ne sommes pas en mesure de répondre directement à votre question au sujet de l'impartition, mais il faut reconnaître que ce n'est pas là la raison de cette réduction d'effectifs. Cela est peut-être lié aux efforts constants, déployés dans toutes les forces, pour trouver la formule la plus économique de prestation de services de soutien. Mais ce n'est en tout cas pas la raison principale de cette réduction; la décision est liée au changement de fonction de la base, et en particulier à l'interruption des opérations aériennes.

[Text]

[Translation]

• 1710

Mr. Dionne: Yes, I understand that, sir. I am just concerned that it will not be used as an excuse to lay off permanent employees and replace them with contract employees.

Mr. Lindley: I can assure you that the Union of National Defence Employees will be looking over my shoulder to make sure that does not happen, sir.

Mr. Dionne: They are already looking over mine, too.

Mrs. Collins: As I mentioned in my opening remarks, although it is hard to predict at this point, during the last base closure exercise a couple of years ago, I think all but 100 of our employees were re-employed by the government. So we are hoping we can have a similar record.

Mr. Dionne: During the past four years there was a lot of political hype—and it was more than that, I will admit—with regard to the increasing of the armed forces, right up to and including the election campaign. In fact, the previous minister was in the riding where Chatham is located just about two weeks before the election and made a very firm commitment that there would be no further reductions at CFB Chatham. It may not be fair to ask you to explain that, but if you have an answer to that, I know a lot of people in the Miramichi would like to hear it.

Mrs. Collins: I guess the best I can say is that the situation changed. I think we all know what has happened in the last six months with the recognition that the government priority is to get on top of the fiscal issues and reduce the deficit. As a result of that exercise, our department was asked to play an important role and reduce our projected expenditures quite significantly. I do not think anyone anticipated that last year and obviously had not made those kinds of plans.

So when we had to face that decision, we had to really look at it, to be fair, from a military operational point of view. Just because someone may have said something in the past, I do not think it would have been fair to say we should not touch that. I think we really had to look at it from what makes sense from an operation's point of view.

Mr. Hicks: Since everyone else has congratulated the minister, it would be disgusting if I did not. However, that is very sincere. Also, I congratulate General Manson on retiring. Since we are practically the same age, I guess I am at the peak of my career, too. I do not know.

As I sit here thinking about what has gone on over the last few years with General Manson, what comes back to me all the time is the most memorable occasion with

M. Dionne: Oui, je comprends cela, monsieur. Ce que je crains c'est qu'on s'en serve comme excuse pour mettre à pied des employés permanents et les remplacer par des employés sous contrat.

M. Lindley: Je puis vous assurer que le Syndicat des employés de la Défense nationale va me surveiller de très près pour s'assurer que cela ne se produira pas.

M. Dionne: Il me surveille déjà moi-même.

Mme Collins: Comme je l'ai dit dans mes propos d'ouverture, il est difficile de prévoir des chiffres précis pour le moment; cependant, lors de la dernière fermeture d'une base, il y a deux ans, je crois que 100 de nos employés seulement n'ont pas trouvé un autre emploi au gouvernement. Nous espérons obtenir des résultats comparables.

M. Dionne: Au cours de ces quatre dernières années, on a fait beaucoup de battage politique—cela allait plus loin, je le reconnais—au sujet de l'augmentation des Forces armées, et ce battage s'est même poursuivi pendant la campagne électorale. En fait, le ministre précédent se trouvait dans la circonscription où se trouve Chatham deux semaines avant les élections et il s'était très fermement engagé à ne pas accepter d'autres coupures d'effectifs à la base. Peut-être n'est-il pas juste de vous demander une explication, mais si vous avez une réponse à cela, je sais qu'il y a bien des gens dans Miramichi qui souhaiteraient l'entendre.

Mme Collins: Tout ce que je peux dire c'est que la situation a changé. Nous savons tous ce qui s'est passé au cours de ces six derniers mois: Le gouvernement s'est donné pour priorité de bien prendre en main les questions budgétaires et de réduire le déficit. Dans ce contexte, on a demandé à notre ministère de jouer un rôle important et de réduire très sensiblement les dépenses qu'il avait prévues. À mon avis, personne ne s'y attendait l'an dernier, et manifestement, personne n'avait arrêté ce genre de plans.

Lorsque nous avons été confrontés à cette décision, nous avons été obligés, honnêtement, de la considérer du point de vue opérationnel et militaire. Il ne suffit pas que quelqu'un ait fait une déclaration dans le passé pour qu'on dise que nous ne devrions rien y changer. Nous avons été obligés de rechercher des mesures rationnelles sur le plan opérationnel.

M. Hicks: Puisque tous les autres ont félicité la ministre, il serait fort malséant que je ne le fasse pas. Croyez cependant que mes propos sont sincères. Je saisis également l'occasion pour féliciter le général Manson, qui va prendre sa retraite. Puisque nous avons pratiquement le même âge, il m'est permis de penser que je suis également à l'apogée de ma carrière. Je n'en suis cependant pas tout à fait certain.

Lorsque je repense aux dernières années de la carrière militaire du général Manson, je pense toujours à un événement mémorable qui eu lieu l'été dernier: Le

[Texte]

General Manson, which was last summer when we flew out to the middle of the Atlantic Ocean and landed on the *USS Theodore Roosevelt*, the Nimitz class, nuclear-propelled U.S. aircraft carrier with a crew complement of 6,200. It was a long way to go for lunch, but it was one of the most exciting days I have had since I was elected. That is not a question.

• 1715

Madame Minister, this question concerns the EH101 helicopter. We all know that it was selected as the logical successor to the Sea King in the new shipborne aircraft replacement program. At that time I believe the assembly was earmarked for the province of Quebec, in the Bell Helicopter plant at Mirabel. Correct me if I am wrong.

As I understand it, Bell has so much business now that it does not have room to do the assembly. Perhaps the minister or her officials could advise us what is going to happen concerning the assembly.

Second question: is another company going to assemble the aircraft, or is the parent company going to do it? The third part to the same question: is the assembly still slated for the province of Quebec, or is someone going to open up the entire process again?

Mrs. Collins: I am going to ask General Manson, because I am not responsible for matériel. Mr. McKnight would really be the one to ask about that.

Gen Manson: The department and the Department of Supply and Services invited EHI Canada to make a proposal to the Canadian government in April of this year regarding how they would manage the manufacture and production of the EH101 helicopter for the Canadian Armed Forces.

The company did not submit the proposal in the month of April. They asked for an extension. They have not yet been able to make a formal submission to the Canadian government. That submission would include the kind of detail that Mr. Hicks is asking about. We are not in a position at this time to answer questions about the details of where the helicopter would be manufactured and so on.

Mr. Hicks: I did not hear when the submission is due.

Gen Manson: The submission, as I said, was due in April. The company asked for an extension of several months. They have not yet produced their proposal for the government. I do not know, and I am not sure anyone in government is aware of when that submission is going to be made.

Mr. Hicks: I would hope that the submission is forthcoming. The contracting should be looked after as soon as possible and the EH101s assembled.

[Traduction]

général Manson et moi-même avions pris part à bord d'un avion qui nous avait emmenés en plein milieu de l'Atlantique pour se poser sur le *USS Theodore Roosevelt*, le porte-avion américain nucléaire de classe Nimitz avec un équipage de 6,200 hommes. C'était là faire bien des kilomètres pour aller déjeuner, mais cela a été une des journées les plus mémorables que j'ai vécues depuis mon élection. Il ne s'agit bien sûr pas d'une question.

Madame la ministre, ma question a trait à l'hélicoptère EH101. Nous savons tous qu'il a été choisi comme successeur logique du Sea King dans le nouveau programme de remplacement des aéronefs embarqués. À l'époque, je crois que le montage de cet appareil devait se faire à l'usine d'hélicoptères Bell de Mirabel, au Québec. Reprenez-moi si je me trompe.

À ma connaissance, Bell est si occupé en ce moment qu'il ne dispose pas de la place suffisante pour le montage de cet hélicoptère. Peut-être le ministre ou ses fonctionnaires pourraient-ils nous dire ce qui va se passer?

Deuxième question: une autre société va-t-elle être chargée du montage, ou la société-mère va-t-elle s'en occuper elle-même? La troisième partie de la même question: le montage aura-t-il toujours lieu au Québec, ou le tout va-t-il être remis en question?

Mme Collins: Je vais demander au général Manson de vous répondre, car je ne suis pas responsable du matériel. C'est en fait à M. McKnight qu'il conviendrait de poser cette question.

Gén Manson: Notre ministère et le ministère des Approvisionnements et Services ont invité EHI Canada à soumettre une proposition au gouvernement canadien en avril concernant la manière dont cette société avait l'intention de fabriquer l'hélicoptère EH101 pour les forces armées canadiennes.

Cette société n'a pas soumis de proposition en avril. Elle a demandé un délai. Elle n'a pas encore été en mesure de présenter une soumission officielle au gouvernement canadien. Cette soumission comportera le genre de détails qui intéressent M. Hicks. Pour le moment, nous ne sommes pas en mesure de répondre aux questions concernant le lieu de fabrication de l'hélicoptère, etc.

M. Hicks: Quand cette soumission doit-elle être présentée? Je n'ai pas entendu.

Gén Manson: Elle devait être présentée en avril. La société a demandé un report de plusieurs mois. Elle n'a pas encore présenté sa proposition au gouvernement. Je ne sais pas quand elle va le faire et ne suis d'ailleurs pas certain que quelqu'un le sache au gouvernement.

M. Hicks: J'espère qu'elle ne tardera pas trop. L'établissement des contrats et le montage des EH101 devraient débiter le plus rapidement possible.

[Text]

I did not come here to discuss base closings, but everybody else has been discussing this subject. First of all, Madam Minister, who made the final decision as to which bases should be closed?

Mrs. Collins: I guess Cabinet makes the final decision in that sense, based on the recommendations that are put forward by the minister of his program, of how he is going to achieve the savings. They were the recommendations from the military advisers.

Mr. Hicks: I imagine that in the process the military was advised that certain savings would have to be undertaken. Were they then asked to identify where the savings could take place?

Mrs. Collins: That is right. One of the things we were working to achieve was a better balance between personnel, O and M, and equipment. We spend about 41% of our budget on personnel, about 30% on O and M, and it has been about 27% on equipment. We would like to get that up to about 30%, because you have to have equipment for men and women to operate effectively.

In the reductions that were taken, if you look at the \$2.74 billion over the five years, the personnel and O and M reductions are about \$600 million. Over the 15-year timeframe, and that is the kind of timeframe we also have to look at, they amount to just over \$3 billion of a \$22 billion reduction from expectations.

Mr. Hicks: I am just trying to identify the process. I am not arguing with the results, but I want to make sure that I get the process.

After it was identified that savings must be taken, that base closings was one of the methods to do this, the military I assume were asked to identify which bases would be the logical ones to close. Is that true?

Mrs. Collins: The Department.

• 1720

Mr. Hicks: How long did the military have to research that and make the decisions? What length of time were they allowed to look into this?

Gen Manson: Perhaps I can answer that question, Mr. Chairman. It is a fact that we are always conscious of the balance with infrastructure, operations and maintenance funding, and personnel funding in the department. It is a very critical balance that has to be sustained at all times. As the minister mentioned a moment ago, the armed forces have reduced in size about 40% since the early 1960s and yet the infrastructure, all of the buildings, the air bases, the quarters, have remained essentially constant during that time. As time went on, we became aware more and more that we had to make adjustments in our infrastructure to restore the balance that had been disturbed.

[Translation]

Je n'étais pas venu ici pour discuter de la fermeture de bases militaires, mais tout le monde en a parlé. Premièrement, madame la ministre, qui a choisi, en dernière analyse, les bases qui devraient être fermées?

Mme Collins: Je crois que c'est le cabinet qui prend la décision finale en fonction des recommandations présentées par le ministre en fonction de son programme d'économies. Les fermetures ont été recommandées par les conseillers militaires.

M. Hicks: J'imagine qu'au cours de ce processus, les autorités militaires ont été informées que certaines économies devaient être faites. Leur a-t-on alors demandé de préciser dans quels domaines ces économies auraient lieu?

Mme Collins: C'est exact. Un de nos objectifs est d'établir un équilibre entre le personnel, les dépenses de O et E, et le matériel. Nous consacrons environ 41 p. 100 de notre budget au personnel, environ 30 p. 100 aux O et E, et à peu près 27 p. 100 au matériel. Nous aimerions que cette dernière rubrique atteigne 30 p. 100, car pour que des hommes et des femmes puissent fonctionner de manière efficace, il faut du matériel.

Les réductions prévues sur cinq ans s'élèvent à 2,74 milliards de dollars, dont 600 millions de dollars le personnel et les dépenses de F et E. Sur 15 ans, car c'est également là la période que nous devons envisager, cela représente légèrement plus de 3 milliards de dollars sur la réduction de 22 milliards prévue.

M. Hicks: J'essaie tout simplement de déterminer quel est le processus. Je ne critique pas les résultats, je tiens simplement à comprendre comment cela fonctionne.

Une fois qu'il a été établi qu'il fallait faire des économies, et que la fermeture de bases militaires était un des moyens d'y parvenir, je suppose qu'on a demandé aux autorités militaires de désigner des candidats logiques. Est-ce exact?

Mme Collins: Au ministère.

M. Hicks: Combien de temps les militaires ont-ils eu pour effectuer de la recherche à ce sujet et prendre des décisions? Combien de temps leur a-t-on accordé pour examiner cette question?

Gén Manson: Je pourrais peut-être répondre à cette question, monsieur le président. En fait, nous savons toujours qu'il faut trouver un équilibre entre le financement des infrastructures, des opérations et de l'entretien d'une part et du personnel de l'autre. C'est un équilibre tout à fait essentiel qu'il y a lieu de maintenir constamment. Comme le ministre l'a indiqué il y a un instant, les forces armées ont réduit leurs effectifs d'environ 40 p. 100 depuis le début des années 1960 alors que l'infrastructure, toutes les installations, les bases aériennes, les quartiers sont demeurés essentiellement constants pendant cette période. Avec le temps, nous avons été de plus en plus conscients de la nécessité de

[Texte]

When the budget cut came along in April of this year, we reached a critical point and it became perfectly obvious to us that we simply could not go on with this very large infrastructure and a relatively small armed force, and so it was at that time, when we were given the extent of the budget cut, that, based on studies which had been carried out in the department over a very long period of time and in great detail, we were able very quickly to make recommendations about the specific nature of the infrastructure reductions to our ministers.

Mr. Hicks: What you are telling me is that the base cuts were made as a result of a long ongoing study that had been going on before certain cuts were necessary.

Gen Manson: Yes.

Mr. Hicks: I am just trying to assure myself that the military had sufficient time to research it properly, and they are positive they made the right decision on the right basis.

Gen Manson: Absolutely. I can tell you, as the Chief of the Defence Staff, that it is a very painful process for us to have to recommend base closures. These are valuable military installations in the normal course of events. To have to recommend that they be taken out of our inventory is not an easy thing to do, but we are also smart enough to know that in the management of the defence services program we could not have done our job effectively with the large infrastructure that we had prior to the budget.

The Chairman: Thank you, Mr. Hicks. Just before going to a second round, I would like to go back to the minister on a response that you gave to Mr. Rompkey when he was asking about the Tracker aircraft that serve out of Summerside. I will not be asking about the specifics, but I will use that as a bouncing-off point. The minister in responding made a comment which I wrote down, that this is a function that is not military in nature, and the member was talking about going out on patrol of the fishery and so. This leads me to the question of how the National Defence Department defines itself and what it does.

Do you have pretty strict guidelines that matters military in nature would be within your corral? What about the whole question of illegal immigrants, of the drug trade, and patrol of the mineral and the fish resources off our shorelines? Does the military see that either now or in the future there are or will be areas which are not strictly military but that could well fit within the kinds of responsibilities you might have in a sustained period of peace?

Mrs. Collins: Perhaps I could respond to that with my political hat on, and General Manson might like to from a military viewpoint, because we might have different

[Traduction]

procéder à des rajustements de notre infrastructure afin de redresser le déséquilibre.

Lorsque les compressions budgétaires ont été annoncées en avril de cette année, nous avions atteint un point critique car il était devenu tout à fait clair qu'il nous était impossible de conserver une infrastructure aussi vaste avec des forces armées relativement petites et lorsque nous avons appris l'ampleur des coupures budgétaires, nous avons pu présenter très rapidement à nos ministres des recommandations détaillées sur les diminutions de notre infrastructure, et ce grâce à des études effectuées au ministère pendant très longtemps et de façon très approfondie.

M. Hicks: Vous semblez me dire que l'on a décidé de supprimer certaines bases à la suite d'études en cours depuis longtemps, avant qu'une décision à cet égard ne soit nécessaire.

Gén Manson: En effet.

M. Hicks: J'essaie de déterminer si les militaires ont eu suffisamment de temps pour bien étudier la question et ils sont certains d'avoir pris la bonne décision et qu'elle se justifie.

Gén Manson: Absolument. Comme chef de l'état-major de la Défense, je peux vous dire que c'est avec un très grand regret que nous avons dû recommander la fermeture de ces bases. En temps normal, ce sont des installations militaires précieuses. Devoir recommander qu'elles soient retirées de notre inventaire n'est pas aisé, mais nous devons avoir aussi l'intelligence de reconnaître qu'il ne nous aurait pas été possible de bien administrer le Programme des services de défense compte tenu de la vaste infrastructure dont nous disposions avant le budget.

Le président: Merci, monsieur Hicks. Avant de passer au deuxième tour, je voudrais revenir à la ministre à propos d'une réponse qu'elle a donnée à M. Rompkey qui l'interrogeait sur l'appareil Tracker en service depuis Summerside. Je ne veux pas lui demander de détails précis, mais j'utiliserai cette question comme point de départ. Dans sa réponse, la ministre a dit quelque chose que j'ai noté, à savoir laquelle cette fonction n'est pas de nature militaire, et le député parlait d'opération de surveillance des pêches, ainsi de suite. J'en arrive donc à vous demander comment le ministère de la Défense nationale définit son rôle et ses activités.

Existe-t-il des directives très strictes en vertu desquelles les questions militaires relèvent de vos attributions? Qu'en est-il de toute la question des immigrants illégaux, du trafic de stupéfiants, ainsi que des opérations de surveillance des ressources minérales et piscicoles de nos zones côtières? Les militaires pensent-ils qu'actuellement ou à l'avenir il y aura des domaines qui ne sont pas à proprement parler militaires, mais qui pourraient fort bien correspondre aux types de responsabilités que vous pourriez avoir en période de paix soutenue?

Mme Collins: Je pourrais peut-être répondre du point de vue politique et le général Manson selon une perspective militaire, car pour certaines de ces questions,

[Text]

opinions on some of these issues. I also get a lot on that. I get a lot of people writing to me and asking why are the military not responsible for oil spill clean-ups, or why are they not responsible for a whole variety of what we would basically consider civilian kinds of activities.

Any of those things, obviously, are subject to change or to judgment that can be brought to bear on them, but the basic responsibility for the military is the defence of the country. That has traditionally been done through the combination of air, land and sea forces, and participation with our NATO colleagues in Europe to provide for the defence and security of Europe. As well there is the the peacekeeping area, and it is still very much a military role to secure peace in another country.

• 1725

We have also gotten involved in search and rescue operations, often jointly with the Coast Guard, in terms of the actual functioning of search and rescue operations in Esquimalt and Halifax, but the operational end is done by our people and in our helicopters. There is always the interesting issue that as part of that we get into medical evacuations, which are primarily a provincial responsibility, and indeed we will carry them out and then we bill the provinces. Not all of them pay, but. . .

Nevertheless, that is an interesting question: should the military really be doing that, or should it be a medical service, an air ambulance service, that does it?

Some of these things, I think, have changed over the years. But I myself would not want to see the basic purpose of the military so diffused and deflected that they really lost their primary role. I am not sure, given the limited resources and the limited number of people we have, we can really be expected to fulfil all these other roles, much as the public may think that is a legitimate concern.

At this time, given our present resources, I do not see us as being responsible for drug interdiction—the RCMP does that—or illegal smuggling, or even fisheries patrol, which primarily is a fisheries department responsibility.

Mr. Rompkey: You have opened up a very interesting line of questioning, Mr. Chairman, and it is a line I would like to pursue: the mission of the armed forces in the context of what is happening in the world right now. The mission of the armed forces is to defend, but to defend against what? Assuming there will be less emphasis on offence in the future—we have to make some assumptions—less emphasis on offence and more emphasis on defence, the question is what are we defending against? I am wondering if that has been thought through. I know the minister is not responsible for policy, but it seems to me you cannot really separate infrastructure and support services from policy. So the

[Translation]

nous pouvons avoir des opinions assez différentes. De plus, je reçois beaucoup de lettres de personnes me demandant pourquoi les militaires ne se chargent pas de nettoyer les déversements de pétrole ou pourquoi ils ne sont pas responsables de toutes sortes d'activités que nous attribuons normalement au domaine civil.

De toute évidence, toutes ces questions peuvent être envisagées autrement, mais la responsabilité fondamentale des militaires est la défense du pays. Traditionnellement, cet effort est celui des forces aériennes, terrestres et maritimes qui participent avec nos collègues de l'OTAN en Europe pour assurer la défense et la sécurité de ce continent. Il existe aussi l'effort de maintien de la paix dans d'autres pays, qui reste encore un rôle militaire.

Nous avons aussi participé à des opérations de recherche et sauvetage souvent conjointement avec la Garde côtière, et ce à Esquimalt ainsi qu'à Halifax, mais en ce qui nous concerne, ces opérations se font par hélicoptère. Dans le cadre de ces activités, il y a toujours un aspect intéressant, puisque nous participons à des évacuations médicales qui relèvent essentiellement des provinces mais que nous effectuons pour les facturer ensuite. Toutes ne paient pas, mais. . .

Néanmoins, cette question est intéressante et il faut se demander qui devrait effectuer ce genre d'opération, les militaires ou un service médical, une ambulance aérienne, par exemple.

Je pense que certaines de ces choses ont évolué avec le temps. Mais je ne voudrais pas personnellement que l'objectif fondamental de la défense soit si étendu que les militaires perdent le rôle essentiel qui est le leur. Compte tenu des ressources et des effectifs limités dont nous disposons, je ne suis pas sûre qu'il faille vraiment s'attendre à ce que nous remplissions tous ces autres rôles, même si le public trouve leur importance légitime.

Dans l'état actuel de nos ressources, je ne vois pas comment nous pourrions être responsables de l'interdiction des narcotiques—responsabilité qui incombe à la GRC—ou de la contrebande, voire de la surveillance des pêcheries qui relève essentiellement du ministère intéressé.

M. Rompkey: Vous avez posé des questions fort intéressantes, monsieur le président, et je voudrais poursuivre dans la même veine avec la mission des forces armées dans le contexte de ce qui se passe actuellement dans le monde. La mission des forces est la défense mais la défense contre quoi? En supposant qu'à l'avenir—et il faut bien faire certaines hypothèses—l'accent sera moins mis sur l'offensive et davantage sur la défensive, il faut se demander contre quoi nous nous défendons. Je me demande si on a vraiment réfléchi à cette question. Je sais que la ministre n'est pas chargée des politiques, mais il me semble impossible de séparer vraiment ces dernières de l'infrastructure ainsi que des services de soutien. Il faut

[Texte]

question has to be asked, what is going to be the mission of the Canadian Armed Forces in the future?

Then you have to ask, what will be the balance between the mission overseas and the mission here? For example, how will the cuts affect the Canadian Armed Forces in Europe, assuming the government intends to keep the Canadian Armed Forces in Europe? That is a policy question. Are we going to keep the Canadian Armed Forces on the central flank in Europe? If so, what impact will the budget cuts have on conducting that mission there, and what impact are the budget cuts on the central flank going to have on the budget cuts in Canada?

I am asking for the relationship. I am talking about mission. I am asking for the relationship in the mind of the government between the future mission in Europe, given limited resources, and the mission in Canada, given limited resources; because the former minister sold the nuclear submarine issue on the question of sovereignty, and I believe it is a very important issue. He said we needed the submarines to establish sovereignty. In the minds of the people of Canada, that was the issue on which he sold the nuclear submarines. The nuclear submarines are not there any longer. There is still a need, though, to exercise sovereignty.

My real question is this: Has the government thought through what that mission is going to be, what the trade-off is going to be, what the balance struck is going to be, between our mission in Europe and our mission here to exercise sovereignty in Canada and to defend in Canada? Unless we have established that, it seems to me we cannot strike the balance General Manson just talked about between personnel, matériel and so on.

• 1730

Mrs. Collins: That is a fascinating question. Maybe this committee will want to look at some of these issues, because I do not think there are any easy answers.

Mr. Rompkey: But is it not a fundamental question?

Mrs. Collins: Sure, I think it is a fundamental question. I think it has to be an ongoing process, because events change. Obviously, the situation in Europe is not yet, I think, at the stage where one could say that the threat is no longer there or lessened to a great extent. With what appear to be some pretty good commitments on arms control and disarmament, both in NATO and the Warsaw Pact, things may change there. I think it is still too early to tell, or to base your plans upon assumptions.

I think we have to see real evidence the arms reduction will actually occur. But obviously, over the next couple of years, there will be some major discussion about the

[Traduction]

donc se demander quelle va être à l'avenir la mission des Forces armées canadiennes.

Il faut ensuite se demander comment établir un équilibre entre notre mission à l'étranger et notre mission ici. Par exemple, comment les compressions toucheront-elles les forces armées en Europe, en supposant que le gouvernement ait l'intention de les y maintenir? C'est là une question de politique. Allons-nous maintenir les Forces armées canadiennes sur le flanc central en Europe? Dans ce cas, quelle sera l'incidence des coupures budgétaires sur le déroulement de cette mission là-bas et quelles seront les conséquences des compressions budgétaires du Flanc central sur les coupures budgétaires au Canada?

Je pose une question de relation à propos de la mission. Je demande quelle est selon le gouvernement la relation entre la mission future en Europe et la mission au Canada, les deux disposant de ressources limitées; car l'ancien ministre a fait valoir son programme de sous-marins nucléaires en invoquant la question de la souveraineté qui me paraît en effet très importante. Il a dit que nous avions besoin de sous-marins pour établir notre souveraineté. C'est l'argument qu'il a fait valoir à la population canadienne pour la convaincre d'accepter les sous-marins nucléaires. Or il n'en est plus question. Mais il est encore nécessaire d'exercer notre souveraineté.

La question que je voudrais vraiment poser est la suivante: Le gouvernement s'est-il demandé quelle va être cette mission, et quels vont être les compromis nécessaires pour trouver un équilibre entre notre mission en Europe et notre mission ici où il s'agit d'exercer notre souveraineté et de défendre le Canada? A moins d'avoir établi cela, il me semble impossible de trouver un équilibre dont vient de parler le général Manson entre les effectifs, le matériel et ainsi de suite.

Mme Collins: Cette question est passionnante. Le Comité voudra peut-être examiner certains de ces problèmes, car ils n'ont pas de réponses simples.

M. Rompkey: Mais n'est-ce pas une question fondamentale?

Mme Collins: Certainement. Je pense aussi que le processus doit être permanent en raison des changements dans la situation. De toute évidence, l'Europe n'est pas encore au stade où l'on pourrait dire que la menace n'existe plus ou qu'elle a considérablement diminué. Mais la situation peut s'améliorer en raison de ce qui semble constituer de très bons engagements quant au contrôle des armements et au désarmement, aussi bien dans les pays de l'OTAN que dans ceux du Pacte de Varsovie. Mais il en est encore trop tôt pour se prononcer ou pour fonder des plans sur certaines hypothèses.

Je pense que nous devons voir des signes réels de réduction effective des armements pour l'avenir. Mais de toute évidence, au cours des prochaines années, il y aura

[Text]

NATO numbers and who should be providing what part of that force.

Our commitment in NATO, in terms of land forces, is relatively small as a percentage of the overall forces. It is significant for us, in terms of our commitment. In terms of air support, it is a pretty significant part of what is provided in Europe. Nothing is cast in stone forever.

I do not think we are at the stage to make any dramatic changes in policy at this time, but I agree with you; it has to be an ongoing process.

The Chairman: Thank you very much Madam Minister and Mr. Rompkey. I can sense you would like to go at this for a while. I am sorry for having to interrupt. Clocks should never guide us when we have interesting probing to do.

Mrs. Collins: Well, it is a pretty fundamental question.

Mr. Rompkey: I could not help but follow up, it was so imaginative and creative and far-sighted of you.

Mrs. Collins: It is a basic question, sure. We should be talking about it, as politicians and military people.

The Chairman: The idea came from the committee, Madam, and it will undoubtedly be a part of what we do in the next period. We will look at how we see ourselves and our roles, and a world that is changing rapidly—with fingers crossed, we say—perhaps for the better.

M. Ferland: Madame, on va revenir là où on s'est laissés tout à l'heure. Est-ce que le ministère a l'intention d'en appeler de la décision de la Commission qui a refusé aux femmes le droit de servir dans les sous-marins? Sauf erreur, au moment où on se parle, sur les 37 femmes qui ont suivi le cours pour devenir aptes au combat, une seule a réussi. À moins que mes renseignements ne soient erronés, il y en a trois autres en formation présentement. Si tel est le cas, il y a au moins une femme qui a été reconnue apte et a été intégrée à une unité, avec 250 ou 300 hommes possiblement. L'intimité d'une femme avec 300 hommes n'est pas plus grande que dans un sous-marin avec 65 membres d'équipage. Est-ce que le ministère songe à en appeler de cette décision-là afin d'ouvrir tous les postes aux femmes?

Mrs. Collins: The time for an appeal is passed. We would not be appealing that particular decision. We have accepted the decision and are proceeding with the implementation of the tribunal decision over the next decade. We hope to accomplish it by that time.

On the question of submarines, the tribunal said they did not think it was feasible to provide for mixed crews on our present submarines. Having been on the submarines we have now, I can certainly appreciate the

[Translation]

d'importantes discussions sur les ressources de l'OTAN afin de déterminer aussi quels seront les participants de cette force, et selon quelle proportion.

Pour ce qui est des forces terrestres, notre engagement envers l'OTAN est relativement faible par rapport à l'ensemble des effectifs. Mais il est important pour nous, puisqu'il traduit notre engagement justement. Mais notre soutien aérien est important par rapport aux efforts déployés à cet égard en Europe. Mais rien n'est immuable.

Je ne pense pas que nous puissions apporter dès à présent des changements considérables à nos politiques, mais je pense comme vous que le processus doit être permanent.

Le président: Merci beaucoup, madame la ministre et monsieur Rompkey. J'ai l'impression que vous aimeriez poursuivre cette discussion. Je regrette de devoir vous interrompre. Les pendules ne devraient jamais nous dire quoi faire lorsque nous avons quelque chose d'intéressant à examiner.

Mme Collins: La question est très fondamentale.

M. Rompkey: Je n'ai pu que continuer dans la même veine car votre perspective était si innovatrice et si intéressante.

Mme Collins: La question est effectivement fondamentale. Il faudrait que nous en discutions de même que les politiciens et les militaires.

Le président: L'idée est venue du Comité, madame, et c'est certainement quelque chose que nous examinerons par la suite. Il faudra déterminer la façon dont nous concevons notre rôle dans un monde qui évolue rapidement—et espérons-le, peut-être pour le mieux.

Mr. Ferland: Madam, we are going to come back where we left a moment ago. Does the department intend to appeal the decision of the Commission which refused women the right to serve in submarines? It seems that out of 37 women who took the course to become qualified to fight, one only succeeded. Unless my information is wrong, there are now three others in training. If such is the case, at least one woman has been recognized as qualified and integrated to a unit with 250 or possibly 300 men. The intimacy of a woman with 300 men is not bigger than in a submarine with a crew of 65 members. Does the department envisage to appeal that decision in order to open all positions to women?

Mme Collins: La date de l'appel a été dépassée. Nous n'allons pas en appeler de cette décision-ci. Nous avons accepté la décision du tribunal dont nous assurons la mise en oeuvre au cours de la prochaine décennie. C'est ce que nous espérons accomplir d'ici là.

Par ailleurs, le tribunal a fait savoir qu'il ne lui paraissait pas possible de prévoir un équipage mixte dans nos sous-marins actuels. Je suis montée à bord d'un de nos sous-marins et je comprends fort bien les questions

[Texte]

issues they raised. So I do not think, at this time, we plan to open up submariner as a profession or occupation for women, given the kind of situation in which they would have to serve.

My own view—and this is not necessarily shared by anyone else—is that if we have submarines in the future, or we have different kinds of submarines that can be developed or built to provide for appropriate accommodation, as we do on ships, then indeed it might be possible for women to serve on submarines.

• 1735

M. Ferland: Est-ce que vous allez reconnaître aux femmes le droit d'ancienneté, comme on l'a fait lors de l'intégration des trois forces?

Mrs. Collins: No, I do not agree with you on that, Mr. Ferland. I believe everyone who serves in the armed forces has to accept that they may indeed be transferred into areas, into bases, into different parts of the operation in their trade, and I believe we should not put limitations on that.

The Chairman: Mr. Holtmann, who is here replacing Mr. Fretz, has two quick snappers. Mr. Holtmann, please.

Mr. Holtmann (Portage—Interlake): Thank you, Mr. Chairman, for the opportunity to question the minister and General Manson. My questions will be fairly brief, I can assure you.

I was anxious to hear your response to Mr. Hicks, General Manson, about the decision that went into closure of the bases. I represent the Portage area, and the base there was closed. You indicated there were studies done in great detail by the defence department in making the evaluations to close the bases. This is the first time I have really heard that statement since the budget. We have had so many myths and so many pieces of misinformation. It seems to have taken an unduly long period of time to come out with some proper documentation. My question is, if you have done these studies, and they point out that this base and other bases were not needed, and that decision is firm now, will you release those studies so we can all see how that decision came about? Is there any reason not to release it, which I guess would be my other question?

Mrs. Collins: I will let General Manson comment on that, but first I think within the forces there is an ongoing review of the forces and our use of infrastructure, and so at any time we are looking at the viability of different parts of the operation and what might be the priorities in different circumstances. I am not sure there is a specific one document you can point to. It is part of an overall process of review.

Mr. Holtmann: A supplementary question, Mr. Chairman. I will be specific. Let me talk about Portage la

[Traduction]

qui se posent. Dans l'état actuel des choses, je ne pense pas que nous nous proposons de faire du travail en sous-marin un métier ou une profession pour les femmes.

Mon point de vue personnel que d'autres ne partagent pas nécessairement est que si nous avons des sous-marins à l'avenir ou si nous pouvons en concevoir ou en construire pour assurer un hébergement approprié, comme c'est le cas dans les navires, alors des femmes pourraient y servir.

Mr. Ferland: Are you going to recognize the seniority rights for women as was the case at the time of the integration of the three forces?

Mme Collins: Non, je ne suis pas d'accord avec vous à ce sujet, monsieur Ferland. Je pense que tous ceux et celles qui ont servi dans les Forces armées doivent accepter la possibilité d'être transférés dans les régions, les bases, les différents secteurs d'activité de leur métier, et, à mon avis, il ne faudrait imposer aucune limite à cela.

Le président: M. Holtmann, qui remplace ici M. Fretz, voudrait poser deux brèves questions. Monsieur Holtmann, s'il vous plaît.

M. Holtmann (Portage—Interlake): Merci, monsieur le président de me donner l'occasion de poser des questions au ministre ainsi qu'au général Manson. Mes questions seront très brèves, je peux vous l'assurer.

Général Manson, j'ai été très ému de vous entendre répondre à M. Hicks au sujet de la décision concernant la fermeture des bases. Je représente la région du Portage, dont la base a été fermée. Vous avez dit que le ministère de la Défense a effectué des études très approfondies afin de déterminer quelles bases il y avait lieu de fermer. C'est la première fois que j'entends dire une telle chose depuis le dépôt du budget. Nous avons entendu tant de fables et tant de renseignements erronés. Obtenir des renseignements satisfaisants semble exiger beaucoup trop longtemps. Voici ma question: Si vous avez effectué ces études et si elles indiquent que telle ou telle base n'est pas nécessaire, allez-vous les publier afin que nous puissions tous savoir comment cette décision, qui est ferme maintenant, a été prise? Pour quelle raison—et c'est là ma deuxième question—voudrait-on ne pas publier ces études?

Mme Collins: Je laisse au général Manson le soin de vous répondre, mais tout d'abord, je pense que les Forces examinent de façon constante leurs effectifs aussi bien que l'utilisation de notre infrastructure de sorte que continuellement nous examinons la viabilité des différentes parties de nos opérations afin d'établir éventuellement les priorités qui s'imposent compte tenu des circonstances. Je ne suis pas sûre que l'on puisse signaler un document précis, car tout cela s'inscrit dans un processus global d'examen.

M. Holtmann: Une question supplémentaire, monsieur le président. Je serai précis. Je voudrais parler de Portage

[Text]

Prairie. You have said that you studied it; you came to some conclusions. It will not be ongoing once it is closed. It is gone. We are talking about that specific base. Can you then release, once that decision has been made, or when we know it has been made—there is no indication to change the decision—the details of what went into suggesting that Portage should be closed? That is all I am asking. It should not be anything to do with ongoing. It is a decision; it is history.

Mrs. Collins: Again, what goes into that process is looking at the functions that were carried out at Portage, the primary air training, and looking at whether this is the only way it can be done. That is part of an ongoing process of review. We look at everything we do. Are we doing it most effectively, getting the most value for money? Are there other ways it could be done? Some of our military personnel have visited England where they are providing it on a contract basis. British Aerospace is providing that service for the military. And it is being done in other countries. This would be an option to look at, and it could result in savings; it could result in efficiencies. If you are going to have to look at your priorities, that is obviously one that could be chosen, that could be done effectively and result in savings and result in potentially even greater efficiencies.

Mr. Holtmann: I wanted to say that it would be so helpful to us back at these bases, because politicians cannot convince people, experts can, and we consider the military to be the expert, to add more than words to it. For example, a documentation of when the study was conducted would be most helpful. That is the kind of thing that would be helpful, if you could provide me with it, sir.

Gen Manson: I would like to reinforce what the minister has said, that it was not a single discrete study that was done just before the budget. We have a group in National Defence headquarters whose full-time task is to keep track of the infrastructure and to make recommendations to senior management with the passage of time and with changing circumstances about the nature of our infrastructure. I have been told that a specific report on the future of Portage la Prairie has already been released under access to information. I will see if I can get a copy of that and pass it on to Mr. Holtmann.

• 1740

Mr. Holtmann: Who asked for it?

Gen Manson: I do not know. I am not in fact sure I am allowed to reveal it.

Mr. Dionne: My first question may have to go to General Manson. Does DND still have on its books capital punishment?

[Translation]

la Prairie. Vous avez dit avoir étudié cette base pour en arriver à certaines conclusions. L'étude dont vous parlez ne se poursuivra pas une fois que la base sera fermée. Elle n'existera plus. Nous parlons de cette base précise. Une fois que cette décision a été prise, ou lorsque nous savons qu'elle l'a été—rien ne semble indiquer qu'elle sera modifiée—pouvez-vous diffuser les données sur lesquelles on s'est fondé pour proposer sa fermeture. C'est ce que je vous demande. Cela n'a rien à voir avec un processus permanent. Il s'agit d'une décision, de quelque chose de ponctuel.

Mme Collins: Encore une fois, dans ce processus, on examine les fonctions qui s'exécutaient au Portage, comme l'entraînement de base des aviateurs, afin de déterminer s'il n'existe pas d'autres possibilités à cet égard. Cela s'inscrit dans un processus d'examen permanent. Nous examinons tout ce que nous faisons afin de déterminer si nous respectons les critères d'efficacité et d'économie. Nous essayons de déterminer s'il existe d'autres façons de procéder. Des membres de notre personnel militaire se sont rendus en Angleterre, où des compagnies comme British Aerospace nous vendent certains services militaires à contrat. C'est ce qui se fait aussi dans d'autres pays. Il faudrait examiner cette solution, qui pourrait entraîner des économies et une plus grande efficacité. S'il faut tenir compte des priorités, on pourrait retenir cette option qui permettrait une beaucoup plus grande efficacité de même que des économies.

M. Holtmann: Je voudrais dire qu'il serait très utile pour nous que ces bases. . . Les politiciens ne peuvent convaincre personne, contrairement aux experts—et selon nous, les militaires sont des experts—qui ne se contentent pas de simples discours. Par exemple, il serait extrêmement utile de savoir quand l'étude en question a été effectuée. Nous aurions grandement besoin de ce genre de documents que je vous demanderais de bien vouloir mettre à ma disposition, monsieur.

Gén Manson: Je voudrais renforcer ce qu'a dit le ministre: aucune étude distincte n'a été effectuée juste avant le budget. Au quartier général de la Défense, nous avons un groupe dont le travail à plein temps est d'examiner les infrastructures et de présenter aux cadres supérieurs les recommandations qu'imposent le passage du temps et l'évolution des circonstances. On m'a dit qu'un rapport précis sur l'avenir de Portage la Prairie a déjà été diffusé en vertu de la Loi sur l'accès à l'information. Je vais essayer d'obtenir un exemplaire de ce document pour le remettre à M. Holtmann.

M. Holtmann: Qui l'a demandé?

Gén Manson: Je l'ignore. Je ne suis même pas sûr de pouvoir vous révéler son identité.

M. Dionne: Ma première question s'adresse peut-être au général Manson. La peine capitale est-elle encore au programme du MDN?

[Texte]

Gen Manson: The answer to that question is very simply yes, Mr. Dionne.

Mr. Dionne: That is fine. I disagree with it, but I am not going to argue it here.

The Chairman: Mr. Dionne, capital punishment is being in Ottawa in July.

Mr. Dionne: How does DND respond to the proposition that court martials do not constitute fair and public hearings before an independent and impartial tribunal?

Gen Manson: I respond with alarm to such statements because I have been a member of the armed forces now for 37 years. At the end of that long career, I am more convinced than ever that the system of military justice we have under the auspices of the National Defence Act is as fair a system of justice as you will find anywhere in this country. It is criticized from time to time.

I personally feel that we are doing everything we possibly can to ensure the greatest degree of justice for the individual members of the armed forces, taking into account the very special circumstances of service that every member of the armed forces undertakes when he joins the armed forces.

Mr. Dionne: I do not argue with that at all, General. I simply wanted the answer to the question so that I would know what the situation is. There has been some controversy with regard to Corporal Pepin's trial. I assume that you would answer if I asked the question in the same way you answered the last one.

Mrs. Collins: Or I could answer it, depending what you wanted to ask me about.

Mr. Dionne: I just want to know if you are satisfied in your minds that Corporal Pepin did have a full and impartial trial.

Mrs. Collins: Yes, I believe so. I should mention that I believe he is appealing, so we have to be careful.

Mr. Dionne: We do not know the disposition of it yet.

Mrs. Collins: That is right.

Gen Manson: I have very late information on that. I believe the Court Martial Appeal Court has within the last day or two rendered a judgment on Corporal Pepin's appeal. I am not sure enough about that to put it on the record, but when I confirm it, I would be pleased to pass on the information.

Mr. Dionne: Very quickly, why should military personnel not be tried in civilian court?

Gen Manson: In this particular case, I think it is very important to understand that there were only two possibilities. Because the crime was committed in Hungary, Hungarian authorities obviously had the right to try Corporal Pepin. The only other possibility under Canadian law was that he be tried by a military court

[Traduction]

Gén Manson: Oui, monsieur Dionne.

M. Dionne: Très bien. Je ne suis pas d'accord à ce sujet, mais je ne vais pas en débattre ici.

Le président: Monsieur Dionne, la peine capitale sera examinée à Ottawa en juillet.

M. Dionne: Que pense le MDN de la proposition selon laquelle les cours martiales ne constituent pas un tribunal indépendant et impartial ayant des audiences justes et publiques?

Gén Manson: Je m'inquiète de telles affirmations, car je suis membre des Forces armées depuis maintenant 37 ans. A la fin de cette longue carrière, je suis plus convaincu que jamais que le système de justice militaire établi aux termes de la Loi sur la défense nationale est aussi juste que n'importe quoi d'autre au pays. On le critique de temps en temps.

J'estime personnellement que nous faisons tout notre possible pour traiter le plus justement possible chacun des membres des Forces armées en tenant compte du service très particulier auquel ils s'engagent tous en entrant dans l'armée.

M. Dionne: Je n'en disconviens pas du tout, mon général. Je voulais simplement une réponse à ma question afin de savoir où nous en sommes. Le procès du caporal Pépin a soulevé une certaine controverse. J'ai présumé que vous répondriez à cette question comme vous avez répondu à la question précédente.

Mme Collins: Ou je pourrais y répondre, compte tenu de la nature de votre question.

M. Dionne: Je veux simplement savoir si vous êtes convaincu que le procès du caporal Pépin a été normal et impartial.

Mme Collins: Oui, je le crois. Je devrais ajouter que je crois aussi qu'il se pourvoit en appel; nous devons donc être prudents.

M. Dionne: Nous n'en connaissons pas encore l'issue.

Mme Collins: C'est exact.

Gén Manson: J'ai les tout derniers renseignements à ce sujet. Je crois savoir que la Cour d'appel de la Cour martiale a rendu son jugement il y a un jour ou deux sur l'appel du caporal Pépin. Je n'en suis pas assez sûr pour le dire officiellement, mais quand j'en aurai confirmation je serai heureux de vous en informer.

M. Dionne: En quelques mots, pourquoi une cour civile n'examinerait-elle pas la cause du personnel militaire?

Gén Manson: Dans ce cas-ci, il me paraît très important de comprendre qu'il n'y avait que deux possibilités. Étant donné que le crime a été perpétré en Hongrie, de toute évidence les autorités de ce pays avaient le droit de juger le caporal Pépin. La seule autre possibilité en vertu de la loi canadienne était qu'il soit

[Text]

because he was a member of the armed forces. The locale of that court happened to have been West Germany because that was his home base, but this is really of no significance. There is no legal way, in my understanding of it, that a civil court could have heard it.

Mr. Dionne: No, that is not the question I was asking. The question I was asking is: Why should they not be tried in civilian court here in Canada, for instance?

Mrs. Collins: The crime did not take place in Canada.

Mr. Dionne: No, no. I am not talking about him, I am talking in general terms. Particularly in capital offences, why should the individual be tried under court martial rather than in civilian court? Any individual.

Mrs. Collins: There are certain crimes in which a military person is tried in civilian courts, for example, sexual assaults and murder.

Mr. Dionne: It is only breaches of military discipline in which they—

Mr. Darling: Madam Minister and General, you commented on the military family and looking after them. I received a letter a week or so ago from a constituent of mine who was worried about a stepson who has been in the armed forces for 19 years. It has been his whole life, and he has had some health problems. They have moved him to a less sensitive position, which is quite acceptable, but he is worried sick that after 19 years, or whatever it is, he could be discharged and would not know where to go. Naturally his pension would be seriously affected. I would hope that the high command or senior officers in that case would certainly give serious consideration to have him continue until he can qualify for a pension.

• 1745

Mrs. Collins: It is hard to talk about a specific case without knowing the details.

Mr. Darling: I know. I am not going into detail here, but I have been led to believe that he could continue and that it is not that serious. It is being appealed now, and I would certainly appreciate knowing whom I should contact.

Mrs. Collins: You can write to me. I get many of those. I guess when you are dealing with 120,000 people there are always some cases where people feel they are not treated fairly, and we are always prepared to look at those. A person has to be able to perform his duties, and that is the basic criteria.

Mr. Darling: Regarding the reductions in personnel, budget-wise and so on, I believe it is around 2,500, give or take, at present. Is that correct?

[Translation]

jugé par une cour militaire, car il était membre des Forces armées. Il se trouve que cette cour était située en Allemagne de l'Ouest, car c'est là qu'il résidait, mais cela n'est pas vraiment pertinent. Juridiquement parlant, d'après mon interprétation, une cour civile n'aurait absolument pas pu le juger.

M. Dionne: Non, ce n'est pas la question que je posais; je voulais savoir pourquoi il n'aurait pas pu être jugé ici au Canada dans une cour civile, par exemple.

Mme Collins: Le crime n'a pas été perpétré au Canada.

M. Dionne: Non, non. Je ne parle pas de lui, mais de façon générale. Pourquoi quelqu'un accusé de crime capital doit-il être jugé par une cour martiale plutôt que par une cour civile? Je parle de n'importe quel accusé.

Mme Collins: Il existe certains crimes où des militaires sont jugés par des cours civiles, par exemple dans le cas d'agression sexuelle et de meurtre.

M. Dionne: C'est seulement en cas d'infraction à la discipline militaire qu'ils. . .

M. Darling: Madame la ministre, mon général, vous avez dit prendre à coeur les intérêts de la famille des militaires. Il y a environ une semaine, j'ai reçu une lettre d'un de mes électeurs, qui s'inquiétait pour son beau-fils, qui avait 19 ans de service dans l'armée. C'est la passion de sa vie, mais il avait des problèmes de santé. On l'a muté à un poste moins exigeant, ce qui est tout à fait compréhensible, mais il redoute qu'après toutes ces années passées dans l'armée, on ne le réforme, et il ne saurait que faire. Ce ne serait naturellement pas sans grave préjudice pour sa pension. J'espère quand même que dans un cas pareil, les cadres de l'armée ou les officiers supérieurs envisagent la possibilité de lui permettre de continuer à servir dans l'armée jusqu'à ce qu'il puisse prendre sa retraite.

Mme Collins: Il est difficile de vous répondre sur un point précis sans bien connaître le dossier.

M. Darling: Je le sais. Je n'entrerai pas ici dans les détails, mais je crois comprendre que son état de santé n'est pas suffisamment grave pour qu'il ait à quitter l'armée. A l'heure actuelle, l'affaire est en appel, mais j'aimerais savoir avec qui que je pourrais prendre contact.

Mme Collins: Vous pouvez vous adresser à moi par écrit, car je reçois un grand nombre de demandes de ce genre. Quand on a affaire à un corps de 120,000 personnes, il y a toujours des cas où les gens se sentent victimes d'une injustice, et nous sommes toujours disposés à les examiner, mais le critère essentiel, c'est qu'une personne doit être en mesure de remplir ses fonctions.

M. Darling: Les compressions de personnel pour restrictions budgétaires s'établissent actuellement à environ 2,500, n'est-ce pas?

[Texte]

Mrs. Collins: It is 2,200.

Mr. Darling: Are there any further reductions down the pike, or is that it for the time being?

Mrs. Collins: We really will not know that for a while. As we said earlier there is this whole force development plan under way, and it will be some time in the fall before we have that. So I would not want to say at this point that we do not have a fixed number of military personnel that we are going to be looking at for the coming years.

Mr. Darling: I have one further short question, Madam Minister, about our NATO commitments. Mr. Hicks and I were delegates to the NATO conference in Turkey about three weeks ago, and it was brought to our attention rather forcefully in terms of what Canada was doing and if it was pulling its weight. A senior British parliamentarian said we withdrew from CAST on the basis of logistics, which sounded very sensible. They were intimating that we withdrew from CAST in order to purchase the nuclear powered submarines. Of course the nuclear powered submarines. . . I am going to use the word "suspended", which I like a lot better than "cancelled", but we will not go into that at this time. Of course there was not trade-off at all in my view, but I just wanted a commitment from you as the minister, or General Manson, that we still have our commitment in Europe with an increase in troops over what was there seven or eight years ago. I believe it is 7,500, with a total of maybe 12,000 plus when you include civilians and so on. I would just like to confirm that we are continuing there.

Mrs. Collins: Yes, indeed we are. I think when Minister McKnight was before the committee he discussed this with you as well. This summer I think we are increasing our troops in Europe by about 300. The CAST commitment expires at the end of November of this year, and then of course following that we have the commitment of the 5th brigade, which would be available to serve in Europe if required. That commitment remains at this time.

The Chairman: If I might ask a question, obviously what will be on the Department of National Defence's mind in your meetings, discussions, deliberations, coffee breaks and whatever opportunities there are for discussion will centre to a large extent on the fact there have been significant cuts in military spending in Canada. I would presume that a close cousin to that conversation has to be the tremendous change in world relationships, the change between East-West, the tensions that are changing. My original question to you was basically based on that. I note in your main estimates a very interesting paragraph in your planning perspective:

[Traduction]

Mme Collins: Il s'agit de 2,200 personnes.

M. Darling: D'autres compressions des effectifs sont-elles prévues, ou bien est-ce tout pour le moment?

Mme Collins: Pendant un certain temps, nous n'en saurons vraiment rien. Comme je le disais tout à l'heure, il y a ce plan d'expansion de l'armée qui est en cours d'élaboration, et nous ne saurons guère, avant l'automne, ce qu'il en est. Je ne saurais donc affirmer, à l'heure actuelle, que nous ne serons pas obligés de comprimer encore davantage les effectifs au cours des prochaines années.

M. Darling: Il me reste encore une petite question, madame la ministre, sur les engagements que nous avons pris dans le cadre de l'OTAN. Il y a trois semaines environ, M. Hicks et moi-même étions délégués à la conférence de l'OTAN, qui se tenait en Turquie; là, on nous a carrément fait remarquer que le Canada ne faisait pas tous les efforts qu'il devrait. Un député britannique réputé nous a accusés de nous être retirés de la BCTAM pour des raisons de logistique, ce qui paraissait fort raisonnable. On a insinué que, si nous nous étions retirés de cette brigade, c'était pour acheter des sous-marins nucléaires. Comme vous le savez, les sous-marins nucléaires. . . l'affaire est, dirais-je en «suspens», ce qui sonne beaucoup mieux que «annulée», mais nous n'allons pas nous lancer sur cette piste. Bien entendu, selon moi, il n'y a pas eu du tout de compromis, mais j'aimerais simplement vous entendre dire, vous, en tant que ministre, ou le général Manson, que nous honorerons notre engagement d'augmenter nos troupes, en Europe, par rapport à ce qu'elles étaient il y a sept ou huit ans. Je crois que les effectifs s'élèvent à 7,500, avec un total de plus de 12,000 si vous incluez le personnel civil. J'aimerais simplement vous entendre confirmer que nous maintiendrons notre présence.

Mme Collins: Certainement, nous la maintiendrons. Je crois que le ministre McKnight, quand il a comparu devant le Comité, a également discuté avec vous de cette question. Cet été, nous comptons augmenter nos effectifs en Europe d'environ 300 personnes. L'engagement du BCTAM expire à la fin de novembre prochain, mais nous avons ensuite la 5^{ième} brigade qui pourrait, au besoin, être stationnée en Europe. Cet engagement-là est maintenu.

Le président: Avec votre permission, ce qui est au centre de vos préoccupations, au ministère de la Défense nationale, lors des réunions, discussions, délibérations, pauses café et autres occasions de rencontre, c'est probablement, dans une grande mesure, les compressions importantes imposées au budget de la Défense nationale du Canada. Et le sujet qui doit vous préoccuper le plus, après celui-là, est selon toute probabilité l'extraordinaire changement qui s'est produit dans les relations mondiales, entre le bloc de l'Est et le bloc de l'Ouest, et la modification dans les rapports et les tensions qui s'ensuivent. La première question que je vous ai posée découlait, pour l'essentiel, de cette situation. J'ai noté,

[Text]

The ability to exercise effective national sovereignty is the very essence of nationhood. Canada must take measures to protect and control its territory.

That, I would presume, is more than just the military threat to protect our territory; it is there in all of its dimensions.

• 1750

I am going to ask a very broad question that will not have very easy handles to it. What reflections might you give us with respect to this change of tensions that is taking place: Warsaw versus NATO, the superpowers; and how might you perceive that the nature of the Canadian Armed Forces might change, on an optimistic route that we might travel, as a result of a coming together? It is a very loose question, but I am sure it is one that you spend an awful lot of time deliberating about, just to where we might go.

Mrs. Collins: In terms of the world situation, the East-West situation, as I mentioned before, we are all heartened by what appears to be a lessening of tensions and the fact that Mr. Gorbachev has put forward some very interesting proposals for reduction in his armed forces. As I mentioned earlier, I was in Vienna for the opening of the conventional arms talks earlier this year, and there was a good sense that the time may have come when indeed we can make some significant progress in this area.

I guess the caution, and I would come back to this, is I do not think we should be naive and just think that words are enough in themselves. I do not think we should be changing our commitments, changing our policy, merely on wishes or hopes—the hopes we all have for a more peaceful world. Indeed, looking at it from another perspective, it perhaps may be the case that Mr. Gorbachev is successful—and we want to encourage his success, because he certainly is a bright light—but because we have had a strong defence alliance in Europe and the Warsaw Pact, under previous leaders, they were not able to crack that and they were not able to intrude. I think it may even be true that Mr. Gorbachev himself would want to see that strong kind of defence, that balance.

I guess the one thing we are very concerned about is that we retain the balance. So when we ask them for reductions, first of all they have to come down to our level, realistically, then we can all look at reductions on both sides. But you have to have a better balance than exists there at the moment.

I think it is a little bit early yet. It is something that our military strategic studies, our university people, our people in the military are thinking about. I do not think we are yet at the stage of being able to translate that into specific policies about the future of our armed forces.

[Translation]

dans l'introduction à votre budget, un paragraphe très intéressant au chapitre «Perspective de planification»:

La capacité d'exercer sa souveraineté est le fondement même de l'existence d'une nation. Le Canada doit prendre des mesures pour protéger et contrôler son territoire.

Il ne s'agit pas là simplement, j'imagine, de la protection de notre territoire contre une menace militaire, mais vous donnez certainement à cette notion une portée plus vaste.

Je vais vous poser une question à la fois vaste et épineuse. Que pensez-vous des modifications qui se produisent actuellement dans les tensions, par exemple entre les États du Pacte de Varsovie et l'OTAN entre les superpuissances? Quelle pourrait en être l'impact sur les Forces armées canadiennes? Envisagez-vous un dénouement heureux au rapprochement entre ces groupes? Je sais que c'est une vaste question, mais vous avez dû consacrer beaucoup de réflexion à l'orientation que nous allons suivre.

Mme Collins: En ce qui concerne la situation dans le monde, à savoir entre l'Est et l'Ouest, nous trouvons tous encourageant, comme je le disais tout à l'heure, de voir les tensions se relâcher à la suite de certaines propositions très intéressantes faites par M. Gorbachev en vue d'une réduction de ses forces armées. Au début de l'année, je l'ai déjà dit, je me trouvais à Vienne pour l'inauguration des entretiens sur les armes classiques; l'impression prévalante, c'est que les temps étaient probablement mûrs pour faire de grands progrès dans cette direction.

Un mot d'avertissement toutefois: il convient de ne pas nous montrer naïfs et de ne pas nous contenter de belles paroles. Il ne faut pas nous laisser leurrer par nos souhaits ou notre espoir d'un monde plus pacifique, et abandonner nos engagements ou modifier notre politique. On peut aussi voir la question sous un autre angle: M. Gorbachev parviendra peut-être à imposer ses vues, et nous tenons à l'aider à réussir, parce qu'il représente une lueur d'espoir, mais c'est grâce à l'alliance solide que nous avons constituée en Europe, que les États du Pacte de Varsovie, sous les dirigeants précédents, n'ont pu entamer notre ligne de défense. Il se peut même que M. Gorbachev lui-même tienne à cette solide ligne de défense, à cet équilibre.

Ce que nous devons nous efforcer de maintenir, c'est l'équilibre de sorte que lorsque nous leur demandons d'effectuer des réductions, il faut d'abord niveler avant de songer à effectuer des réductions de part et d'autre. Mais il faut parvenir à un meilleur équilibre que celui qui existe actuellement.

Je crois qu'il est encore un peu prématuré pour s'avancer. C'est une question à laquelle réfléchissent nos spécialistes des études stratégiques militaires, nos universitaires, les cadres de l'armée. Nous n'en sommes pas encore à tirer les conclusions de cette nouvelle

[Texte]

That may come in the next few years, and indeed, I hope with your help and your input.

The Chairman: Well, it is all very fluid. Three weeks ago we had a lot of hope in China; two weeks ago we were devastated.

Mr. Hicks: Further to Mr. Darling's comments about our North Atlantic assembly meeting in Turkey, yes, a senior Member of Parliament—there is no need to mention his name—made some comments. That is quite common. We are always taking gibes and trying to handle accusations. Some of them, though, are tongue-in-cheek. You will be pleased to know that when this senior MP made those comments, trying for some reason to link the CAST brigade withdrawal to nuclear propelled submarines—I do not know what relationship there ever was there—we utilized a good English term to answer the question. We told him it was a pile of rubbish, so the air was cleared on that one.

• 1755

My very brief question, Madam Minister and General Manson, concerns your force development plan in the future. Right now, I think Canada has the highest ratio of senior officers—correct me if I am wrong—especially generals to other armed forces personnel in any NATO nation. Is there a plan? Is that right?

Gen Manson: No.

Mr. Hicks: No, not right; you can correct me, then.

Mrs. Collins: It is a myth.

Mr. Hicks: We have a very high ratio, then, among NATO nations and I am wondering if there are any plans in your force development plan to alter that ratio.

Mrs. Collins: I am sure you would like to answer this question.

Gen Manson: I am very good at answering this question because I have answered it, I think about 10 times before this committee over the years. Normally, I think Mr. Darling has asked the question in the past.

It is a very good question, too, and Canada does indeed have a high ratio of generals to soldiers or to troops. There are some very good reasons for it, as we have pointed out many times in the past. One response I might give is that the better question is, why do we not have more troops for the number of generals we have? And that is a pretty good question, too.

The fact is it is the nature of defence in this country that over the years we have maintained a very small armed forces, certainly about the smallest ratio of armed forces to population in the whole of NATO. That means if a crisis does come, we must rely on a rapid build-up, as we did in World War I and World War II and Korea.

[Traduction]

situation pour préciser l'avenir de nos forces armées. C'est une question qui se décidera peut-être au cours des prochaines années, avec votre aide, je l'espère.

Le président: Tout cela est en mutation constante: il y a trois semaines, tous les espoirs nous semblaient permis pour la Chine; une semaine plus tard, nous étions au désespoir.

M. Hicks: Pour revenir sur le commentaire de M. Darling sur notre réunion de l'OTAN en Turquie, il est exact qu'un député bien connu—que je ne vois pas la nécessité de nommer—a fait certaines observations. Ce genre de sarcasme est très fréquent, et nous essayons toujours de répondre aux accusations, mais certaines d'entre elles sont plutôt hypocrites. Vous serez heureux d'apprendre que lorsque le député en question nous a persiflés en essayant, je ne vois vraiment comment, d'établir un lien entre le retrait de la brigade BCTAN et les sous-marins nucléaires, nous lui avons répondu du tac au tac. Nous lui avons dit qu'il divaguait, ce qui a remis les choses au point.

Une petite question à vous poser, à vous, madame la ministre et au général Manson, sur votre plan d'expansion des Forces. A l'heure actuelle, l'armée canadienne a la proportion la plus élevée de cadres, en particulier de généraux, par rapport aux autres armées de l'OTAN. Y a-t-il un plan? Est-ce exact?

Gén Manson: Non.

M. Hicks: Vous dites que ce n'est pas vrai, veuillez donc mettre les choses au point.

Mme Collins: C'est une légende.

M. Hicks: Mais cette proportion est très élevée par rapport aux autres pays de l'OTAN, et je me demandais s'il était envisagé, dans ce plan, de modifier ce rapport.

Mme Collins: Je vais vous laisser le soin de répondre à cette question.

Gén Manson: En effet, l'ayant déjà fait au moins dix fois, devant le Comité, je n'aurai pas de mal à y répondre. C'est M. Darling, je crois, qui avait l'habitude de la poser.

En fait c'est une question fort sensée, et le Canada a effectivement une proportion élevée de généraux par rapport aux hommes de troupe. Il y a à cela de fortes bonnes raisons, comme nous l'avons bien souvent montré dans le passé. Je pourrais, en guise de réponse, vous renvoyer la balle en vous demandant—excellente question également—pourquoi nous n'avons pas plus de troupes pour nos généraux?

Cela tient à la nature même de la défense de notre pays: nous avons, au cours des ans, maintenu des effectifs militaires très réduits, les plus faibles en proportion de l'importance de la population de toutes les pays de l'OTAN. Cela revient à dire qu'en cas de crise, nous devons pouvoir rapidement augmenter nos effectifs,

[Text]

You cannot build up generals, you cannot hire them off the street when a crisis comes. You have to have them there, and they have to be well trained and have the right sort of experience. So perhaps we do have a higher proportion than some of our allies, although certainly not all of them, but it is for a very good reason.

Another important factor is that although we do not make major contributions of armies and divisions and air divisions to NATO, we do make a contribution that is extremely valuable: we put excellent senior officers into the high NATO headquarters.

They make a contribution that is far out of proportion to our contribution in other ways in NATO, and that is admired and respected by our NATO allies. Now, these generals—and most of them are generals—do not have large numbers of troops under them so it distorts the ratio, but it is a relatively small expenditure by Canada and the Canadian Armed Forces and gives our nation some tremendously valuable credits in the grand scheme of things.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Hicks: Are you not glad, General, that I gave you the opportunity to answer that once again?

Mrs. Collins: Could I just add something to it, too, because I think it is important that people recognize that our armed forces in Canada are really a very professional, highly trained Forces—

Mr. Hicks: Highly respected, too.

Mrs. Collins: —as compared to many other countries. For example, I know you are going to be talking about peacekeeping in the future, and I will have to come back and talk to you about that.

We are usually not just asked for observers, we are asked for technical support, whether it is in communications or logistics, because we have the men and women with those skills on a world-class basis.

I think this is something we often forget and of which we should be terribly proud. When I go across the country and meet our men and women, I really think they deserve all of our support and plaudits.

Mr. Hicks: Hear, hear.

The Chairman: Thank you very much. Madam Minister, I am not going to be left off the list of persons congratulating you, so I will do that. To General Manson, I want to say thank you—I am sure I speak for committee members—for your service to Canada and wish you well in your retirement—

Mr. Darling: Hear, hear.

Mr. Rompkey: Hear, hear.

[Translation]

comme nous l'avons fait pour les deux guerres mondiales et pour la guerre de Corée.

Un général, cela ne s'improvise pas, cela ne se recrute pas à la va-vite quand survient une crise. Il faut les avoir sur place, bien formés et avec l'expérience qui s'impose. C'est peut-être pour cela que, relativement parlant; nous en avons en plus grande proportion que certains—mais pas tous—de nos alliés, mais c'est pour une excellente raison.

Autre facteur important, nous ne faisons peut-être pas le poids à l'OTAN, en armées, divisions et divisions aéroportées, mais notre contribution n'en est pas moins précieuse: nous plaçons d'excellents officiers supérieurs au quartier général de l'OTAN.

La contribution de ces officiers est hors de proportion avec la place que nous tenons par d'autres moyens à l'OTAN, et elle est admirée et respectée par nos alliés. Ces généraux—car la plupart le sont—ne disposent pas de troupes considérables, de sorte que les chiffres sont faussés, mais c'est, pour le Canada et ses Forces armées, une dépense relativement légère d'où notre nation tire un crédit considérable.

Le président: Je vous remercie beaucoup.

M. Hicks: N'êtes-vous pas ravi, mon général, que je vous aie donné l'occasion de saisir la balle au bond?

Mme Collins: Permettez-moi d'ajouter quelque chose: il est important que les Forces armées canadiennes jouissent d'une réputation de professionnalisme et de formation de pointe. . .

M. Hicks: Ainsi que de respect.

Mme Collins: . . . en comparaison avec bien d'autres pays. Je sais, par exemple, que vous allez aborder le sujet du maintien de la paix, à l'avenir, et je serai obligée de revenir sur cette question.

On ne se contente généralement pas de nous demander d'être de simples observateurs, on nous demande notre soutien technique, qu'il s'agisse de communications ou de logistique, parce que nos hommes et nos femmes ont les qualifications voulues pour faire concurrence à n'importe qui dans le monde.

C'est un facteur que nous tendons à oublier et dont nous devrions être très fiers. Ces hommes et ces femmes que je rencontre lors de mes déplacements, dans notre pays, méritent tout notre soutien et nos encouragements.

M. Hicks: Bravo, bravo.

Le président: Merci beaucoup. Madame la ministre, je voudrais me joindre aux félicitations de ceux qui m'ont précédé. Général Manson, je suis sûr de parler au nom des membres du Comité quand je vous adresse nos remerciements pour avoir si bien servi le Canada et que je vous présente mes vœux pour votre retraite. . .

M. Darling: Bravo, bravo.

M. Rompkey: Bravo, bravo.

[*Texte*]

The Chairman: —and to all members of the minister's staff and support, continuing to express Canadian appreciation for the defence and sovereignty and security that you give.

For committee members, 9.30 a.m. tomorrow, we have a meeting at National Defence. I presume notices are in all of your offices. The 26th at 11 a.m.

The minister, the Hon. Bill McKnight, will be before the committee at that time again for the examination of main estimates. Until then, until tomorrow, this meeting—

Mrs. Collins: Do not forget Saturday is Armed Forces Day in Canada. Be nice to a soldier.

The Chairman: The meeting is adjourned.

[*Traduction*]

Le président: . . . je voudrais également remercier tous les membres du personnel du ministre en vous marquant la reconnaissance des Canadiens pour assurer la sécurité de notre pays et la défense de sa souveraineté.

Aux membres du Comité, je rappelle que nous avons demain matin, à 9h30, une réunion au ministère de la Défense nationale, mais vous avez sans doute déjà reçu les feuilles de convocation. Le 26, nous nous réunissons à 11 heures.

Le ministre, l'honorable Bill McKnight, comparaitra alors devant le Comité pour l'examen du budget principal. La séance est levée jusqu'à . . .

Mme Collins: N'oubliez pas que samedi est le jour des Forces armées du Canada. Ayez un bon geste envers un soldat.

Le président: La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Department of National Defence:

General P.D. Manson, Chief of Defense Staff;
Major-General Robert Little, Chief, Logistics Doctrine
and Operations;
D.J. Lindley, Associate Assistant Deputy Minister,
Personnel.

TÉMOINS

Du ministère de la Défense nationale:

Le général P.D. Manson, chef de la Défense nationale;
Le major-général Robert Little, chef, Doctrine et
opérations de logistique;
D.J. Lindley, sous-ministre adjoint associé, Personnel.

Issue No. 4

Monday, June 26, 1989

Chairman: Arnold Malone

Fascicule n° 4

Le lundi 26 juin 1989

Président: Arnold Malone

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

National Defence and Veterans Affairs

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent de la*

Défense nationale et des affaires des Anciens combattants

RESPECTING:

Main Estimates 1989-90: Votes 1, 5, 10, 15 and 20
under NATIONAL DEFENCE

INCLUDING:

The First Report to the House

CONCERNANT:

Budget des dépenses principal 1989-1990: Crédits 1,
5, 10, 15 et 20 sous la rubrique de la DÉFENSE
NATIONALE

Y COMPRIS:

Le Premier Rapport à la Chambre

APPEARING:

The Honourable Bill McKnight, P.C., M.P.,
Minister of National Defence

WITNESSES:

(See back cover)

COMPARAÎT:

L'honorable Bill McKnight, c.p., député,
Ministre de la Défense nationale

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989

STANDING COMMITTEE ON
NATIONAL DEFENCE AND
VETERANS AFFAIRS

Chairman: Arnold Malone

Vice-Chairman: Marc Ferland

Members

Derek Blackburn
Stan Darling
Maurice Dionne
Girve Fretz
Bob Hicks
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Patricia Russell
Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE
NATIONALE ET DES AFFAIRES
DES ANCIENS COMBATTANTS

Président: Arnold Malone

Vice-président: Marc Ferland

Membres

Derek Blackburn
Stan Darling
Maurice Dionne
Girve Fretz
Bob Hicks
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité
Patricia Russell

REPORT TO THE HOUSE

Tuesday, June 27, 1989

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs has the honour to present its

FIRST REPORT

In accordance with the Order of Reference dated Friday, April 28, 1989, your Committee has considered Votes 1, 5, 10, 15 and 20 under NATIONAL DEFENCE and Votes 1, 5, 10, 15 and 20 under VETERANS AFFAIRS in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1990, and reports the same.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 1, 2, 3 and 4 which includes this report*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président,

ARNOLD MALONE,

Chairman.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mardi 27 juin 1989

Le Comité permanent de la Défense nationale et des Affaires des anciens combattants a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Conformément à l'ordre de renvoi du vendredi 28 avril 1989, le Comité a examiné les crédits 1, 5, 10, 15 et 20 sous la rubrique DÉFENSE NATIONALE et les crédits 1, 5, 10, 15 et 20 sous la rubrique ANCIENS COMBATTANTS dans le Budget des dépenses principal pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1990, et en fait rapport.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages pertinents (*fascicules nos 1, 2, 3 et 4 qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, JUNE 26, 1989

(7)

[Text]

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met at 11:02 o'clock a.m., this day, in Room 371, West Block, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Stan Darling, Maurice Dionne, Marc Ferland, Bob Hicks, Arnold Malone and Bill Rompkey.

Acting Members present: Lyle Kristiansen for Derek Blackburn; John Reimer for Girve Fretz.

Other Members present: Joe Fontana, Jean-Guy Hudon.

In attendance: From the Library of Parliament: Wolfgang Koerner, Research Officer. *From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade:* David Lord, Research Advisor.

Appearing: The Honourable Bill McKnight, Minister of National Defense.

Witnesses: From the Department of National Defence: General P.D. Manson, Chief of Defense Staff; Major General W.E.R. Little, Chief, Logistics Doctrine and Operations; E.J. Healy, Assistant Deputy Minister (Material).

The Committee resumed consideration of its Order of Reference dated Friday, April 28, 1989, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1990. (*See Minutes of Proceedings, Wednesday, May 17, 1989, Issue No. 1*)

Votes 1, 5, 10, 15 and 20 under National Defence carried severally.

Votes 1, 5, 10, 15 and 20 under Veterans Affairs carried severally.

*Ordered,—*That the Chairman report Votes 1, 5, 10, 15 and 20 under National Defence and Votes 1, 5, 10, 15 and 20 under Veterans Affairs to the House.

At 12:23 o'clock p.m., the Committee proceeded to sit *in camera*.

The Committee considered future business.

It was agreed,—That this Committee adopt the draft itinerary for travel relating to the study on Canadian sovereignty and security.

It was agreed,—That this Committee seek the authority from the House to travel to the East and West Coasts and to North Bay and Iqaluit with regard to its study of Canadian security and sovereignty.

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 26 JUIN 1989

(7)

[Traduction]

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit aujourd'hui à 11h02, dans la salle 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présents: Stan Darling, Maurice Dionne, Marc Ferland, Bob Hicks, Arnold Malone et Bill Rompkey.

Membres suppléants présents: Lyle Kristiansen remplace Derek Blackburn; John Reimer remplace Girve Fretz.

Autres députés présents: Joe Fontana, Jean-Guy Hudon.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner, attaché de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, conseiller en recherche.

Comparait: L'honorable Bill McKnight, ministre de la Défense nationale.

Témoins: Du ministère de la Défense nationale: le général P.D. Manson, chef de l'État-major de la défense; le major-général W.E.R. Little, chef, Doctrine et Opérations de logistique; E.J. Healy, sous-ministre adjoint (Matériels).

En conformité de son ordre de renvoi daté du vendredi 28 avril 1989, le Comité poursuit l'étude du Budget des dépenses principal pour l'exercice prenant fin le 31 mars 1990. (*Voir les Procès-verbaux du mercredi 17 mai 1989, fascicule n° 1*)

Les crédits 1, 5, 10, 15 et 20, à la rubrique DÉFENSE NATIONALE, sont adoptés séparément.

Les crédits 1, 5, 10, 15 et 20, à la rubrique ANCIENS COMBATTANTS, sont adoptés séparément.

*Il est ordonné,—*Que le président fasse rapport à la Chambre des crédits 1, 5, 10, 15 et 20, rubrique DÉFENSE NATIONALE, ainsi que des crédits 1, 5, 10, 15 et 20, rubrique ANCIENS COMBATTANTS.

À 12h23, le Comité poursuit la réunion à huis clos.

Le Comité examine ses futurs travaux.

Il est convenu,—Que le Comité adopte le projet d'itinéraire relativement à l'étude sur la souveraineté et la sécurité du Canada.

Il est convenu,—Que le Comité demande à la Chambre l'autorisation de se rendre sur les côtes est et ouest, à North Bay et à Iqaluit, afin de poursuivre son étude sur la souveraineté et la sécurité du Canada.

At 12:45 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

À 12h45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Patricia Russell
Clerk of the Committee

La greffière du Comité
Patricia Russell

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Monday, June 26, 1989

• 1103

The Chairman: Order, please. Members of the committee, I see we have a quorum.

We have before us today the Minister of National Defence, and I presume the minister has a short statement to deliver to us. Thereafter, we will examine the votes that are before us with the minister.

Hon. William Hunter McKnight (Minister of National Defence): Thank you, Mr. Chairman. I have a brief opening statement. I hope members will give me that indulgence. I did give a lengthy statement at the last meeting we had, so I do not want to go over statements I made at that time.

I am pleased that my colleague Mary Collins was able to appear last week, and I hope my second appearance will allow us to have a dialogue between the department and the committee and, through that, co-operation with one another.

I want to take a couple of minutes and make comments on two issues from the last session and update what has taken place. The issue of sovereignty and coastal surveillance is of concern to committee members and is identified by this department as an important responsibility, but is shared with other departments. So from a defence point of view, I intend to do what we can within the resources and the mandate we have been given to co-operate with those other departments.

• 1105

The last Tracker aircraft will cease operation in August 1990. As Mr. Blackburn said, it was a damn good plane in its day. Unfortunately, that day was 30 years ago, and we cannot continue without a major overhaul. A committee member asked the cost of that overhaul. Today to re-engine would cost some \$331.3 million BY, plus the cost of maintaining and supporting the infrastructure. We simply cannot afford it at this time.

I was pleased we were able to announce last week the project definition phase for the 12 maritime coastal defence vessels, which we will begin acquiring in 1992, to join the two ships that were commissioned for the naval reserve some 35 or 40 days ago. These ships will be a vital component of our security and surveillance activities on the east and west coasts.

I know the members had hoped we would be able to discuss the naval options that are currently under study. Today, I can say that we cannot. I will be receiving the

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le lundi 26 juin 1989

Le président: La séance est ouverte. Mes chers collègues, je vois que nous avons quorum.

Nous recevons aujourd'hui le ministre de la Défense nationale et je suppose qu'il a une brève déclaration à nous faire. Nous passerons ensuite à l'examen des crédits du ministère, dont nous sommes saisis.

L'honorable William Hunter McKnight (ministre de la Défense nationale): Merci, monsieur le président. J'ai une brève déclaration à faire. J'espère que les membres du Comité accepteront de l'entendre. J'ai fait un long discours lors de ma dernière comparution, et je ne veux pas revenir sur ce que j'ai dit cette fois-là.

Je suis heureux que ma collègue Mary Collins ait pu comparaître la semaine dernière, et j'espère que ma deuxième intervention nous permettra au ministère et au Comité de dialoguer et de renforcer par la même leur coopération.

Je voudrais prendre quelques minutes pour parler de deux questions soulevées lors de la dernière séance, et de nouveaux événements survenus dans l'intervalle. La question de la souveraineté et de la surveillance des côtes préoccupe les membres du Comité et le ministère y voit l'une de ses grandes responsabilités, mais il la partage avec d'autres ministères. Du point de vue de la défense, nous avons donc l'intention de faire ce que nous pouvons en fonction de nos ressources et du mandat que nous avons reçu de coopérer avec ces autres ministères.

Le dernier avion Tracker sera retiré du service en 1990. Comme l'a dit M. Blackburn, c'était un excellent avion à son époque. Malheureusement, cette époque remonte à 30 ans et nous ne pouvons continuer à l'utiliser sans le réviser de fond en comble. Un membre du comité s'est enquis du coût d'une telle révision. Aujourd'hui, le remplacement du moteur coûterait environ 331,3 millions de dollars, plus le coût de l'entretien de l'infrastructure de soutien.

La semaine dernière, j'ai eu le plaisir d'annoncer le début de la phase de définition du projet visant à l'acquisition, à partir de 1992, de 12 navires de défense côtière, qui s'ajouteront aux deux navires affectés à la réserve navale il y a 35 ou 40 jours. Ces nouveaux navires vont constituer l'un des éléments essentiels de nos activités de sécurité et de surveillance sur la côte est et la côte ouest.

Je sais que les membres du comité souhaitent que soyons en mesure de leur parler de l'examen des options concernant les forces maritimes, qui se poursuit

[Texte]

advice from the navy in the weeks ahead. I will certainly make that information available to committee members.

Mr. Fretz asked about the situation on the ship-borne helicopters. Given recent press commentary, I would like to take a moment to clarify. I know Minister Collins and General Manson spoke on this issue at the last appearance.

I regret the DHI Canada difficulties in meeting their original deadline for project definition. We have extended the deadline, and remain confident the company will be able to comply with our requirements notwithstanding the current restructuring and negotiations that are taking place in London.

Mr. Ferland asked Mrs. Collins about some perceived problems in clothing and headgear. I will provide a written response to the committee clerk on this matter. The assistant deputy minister for matériel is present today, and if there are explanations needed on that issue he would be pleased to provide them.

I look forward to responding to questions, Mr. Chairman, on any of the issues that arise from the re-examination that is necessary of the budget of this department because of budget reductions, and on how we can continue to develop a force development plan that will allow Canada and the people in Canada to have continued confidence in the activities of the military.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Minister. We have that written material on the questions that Mr. Ferland asked for at their last meeting. The minister will be here for about an hour and five minutes, until 12.15 p.m.

Mr. Rompkey (Labrador): I want to welcome the minister and thank him for his brief statement in which he referred to clothing and headgear. What I really want to ask him about was the clothing and headgear of the white paper, because it seems to me the white paper is rather naked at the moment, and that defence policy has really been formed by fiscal policy.

It seems to me that the white paper, when it was written, was couched in cold war rhetoric, as a lot of observers pointed out. Events since that time have confirmed the trend that was taking place before the white paper was written.

The question is very simple. Is there going to be a new white paper now? Does the minister intend to offer to the people of Canada the present government's vision of what the Canadian Armed Forces are going to do in future in this country with regard to providing sovereignty and with

[Traduction]

actuellement. Je peux dire aujourd'hui qu'une telle discussion n'est pas possible. Je vais recevoir des suggestions de la marine à ce sujet au cours des prochaines semaines, et je transmettrai tous les renseignements pertinents aux membres du comité.

M. Fretz s'est informé de l'état d'avancement du projet des hélicoptères embarqués. Étant donné ce qu'on a pu lire récemment dans la presse, j'aimerais prendre un moment pour apporter des précisions à cet égard. Je sais que la ministre Collins et le général Manson ont abordé ce sujet lors de leur dernière comparution.

Il est regrettable que la société DHI du Canada ait eu de la difficulté à respecter le délai initial fixé pour la phase de définition du projet. Nous avons repoussé ce délai et nous sommes certains que la société répondra à nos exigences, en dépit du fait qu'elle poursuit actuellement à Londres des négociations en vue de sa restructuration.

M. Ferland s'est informé auprès de M^{me} Collins de certains problèmes ayant trait aux vêtements, aux chapeaux et aux casques. Je m'engage à transmettre une réponse écrite au greffier du comité à ce sujet. Le sous-ministre adjoint au matériel est parmi nous aujourd'hui, et pourra éventuellement fournir des explications supplémentaires.

Je suis prêt à répondre aux questions, monsieur le président, concernant le réexamen du budget ministériel imposé par des compressions budgétaires et l'élaboration du plan de développement des forces, qui devrait permettre à la population canadienne de garder une entière confiance en son armée.

Le président: Je vous remercie, monsieur le ministre. Nous avons un document sur les questions soulevées par M. Ferland lors de la dernière réunion. Le ministre doit rester parmi nous pendant environ 65 minutes, soit jusqu'à 12h15.

M. Rompkey (Labrador): Je souhaite la bienvenue au ministre et je le remercie de son bref exposé au cours duquel il a parlé des vêtements, des casques et des chapeaux. En réalité, je voudrais l'interroger sur les vêtements et les chapeaux du livre blanc, qui me semble passablement découvert à l'heure actuelle, et sur le fait que la politique de défense est à la remorque de la politique fiscale.

Il me semble que lors de sa rédaction, le livre blanc a été formulé en fonction de la guerre froide, comme l'ont fait remarquer de nombreux observateurs. Les événements survenus dans l'intervalle ont confirmé la tendance observée avant la rédaction du livre blanc.

Ma question est très simple. Va-t-il y avoir prochainement un nouveau livre blanc? Le ministre a-t-il l'intention de faire part à la population canadienne du point de vue actuel du gouvernement sur l'avenir des Forces armées canadiennes dans notre pays en ce qui

[Text]

regard to meeting whatever commitments the government considers essential elsewhere in the world?

[Translation]

concerne l'affirmation de notre souveraineté et le respect des engagements jugés essentiels par le gouvernement dans différentes parties du monde?

• 1110

Mr. McKnight: Mr. Rompkey, as I have said on other occasions—and as you and other committee members are aware—the department had anticipated an update to the white paper, a continuing update started in 1987 for the spring of this year. That update will be delayed until fall, when we have concluded our plans for force restructuring.

Regarding the statement you made about the white paper, in retrospect there may be one or two paragraphs that some people consider to be cold war rhetoric. There have been changes in the atmosphere in the world today. I think that would be a fair way of putting it, but I suggest to you it is a little early to make decisions based on atmospheric feelings. It is much like “the cheque is in the mail”. Until there are concrete results from the negotiations and from the offers of reduction of forces made by both Secretary Gorbachev and President Bush, I would suggest it is a little early to make plans on what may happen in the future. Everyone hopes, I know, including the Department of National Defence and the men and women in it, that the enunciated plans can be carried through and there will be a lessening of the threat to world peace. But until that happens, the process of sovereignty in Canada is of paramount importance.

When you look at the contribution Canada makes elsewhere in the world, we will remain committed to NATO with our numbers and capability in Europe, at the same time serving the cause of world peace as peacekeepers over the long term, where we are able and where we are requested.

Mr. Rompkey: I think Canadians would certainly consider that peacekeeping was very important and that Canada should continue the record of the past. What I am concerned about is the balance the government will tend to strike between our commitment overseas and our commitment here at home.

Obviously the minister has reduced resources. The government has told him to cut the garment according to the cloth. The government remains committed to NATO, yet we really cannot, within the constraints offered, live up fully to our operational commitments in Europe. Europe is costing us something over \$1 billion. Here at home, restraints have meant that you had to cut nuclear submarines and other items that were essential, so Mr. Beatty told us, for Canadian sovereignty.

General Manson talked last time about the balance between personnel and materials. Has the minister

M. McKnight: Monsieur Rompkey, comme je l'ai dit à d'autres occasions—et comme les membres du Comité et vous-même le savez—le ministère avait prévu une mise à jour du livre blanc, qui a débuté en 1987 et qui devait se terminer au printemps de cette année. Cette mise à jour a été retardée jusqu'à l'automne, soit à la fin de la conception de nos plans de restructuration des forces.

Au sujet de vos propos sur le livre blanc, on pourrait, avec le recul, considérer qu'un ou deux paragraphes de ce document traduisent des conceptions propres à une situation de guerre froide. Aujourd'hui, l'humeur des rapports internationaux a changé. Mais même dans ce contexte, il me semble prématuré de prendre des décisions fondées sur une humeur. Nous sommes dans la situation de celui qui attend un chèque. Tant que les négociations et les propositions de réduction des forces formulées par le secrétaire Gorbatchov et par le président Bush n'auront pas donné de résultats concrets, je considérerais qu'il est trop tôt pour faire des prévisions. Tout le monde, y compris les hommes et les femmes qui forment mon ministère, espèrent que les plans annoncés vont se concrétiser et que l'on va atténuer les tensions qui menacent la paix mondiale. Mais dans l'intervalle, il importe avant tout de préserver la souveraineté du Canada.

En ce qui concerne la contribution canadienne dans différentes parties du monde, nous avons conservé nos engagements envers l'OTAN par l'intermédiaire de nos forces en Europe, et nous continuons à servir la cause du maintien de la paix à long terme, dans la mesure où nous pouvons le faire et lorsqu'on nous le demande.

M. Rompkey: Les Canadiens considèrent certainement que le maintien de la paix est une fonction très importante et que le Canada doit poursuivre ses activités remarquables dans ce domaine. Ce qui me préoccupe, c'est l'équilibre que le gouvernement essaie d'instaurer entre nos engagements à l'étranger et nos engagements au plan intérieur.

Le ministre a évidemment subi une réduction de ressources. Le gouvernement lui a demandé de tailler le costume en fonction du tissu disponible, et non en fonction de celui qui le portera. Le gouvernement conserve ses engagements à l'égard de l'OTAN et pourtant, compte tenu des restrictions, nous ne pouvons faire face à nos engagements opérationnels en Europe, qui nous coûtent plus d'un milliard de dollars. Pour la défense du territoire, les restrictions ont amené le ministère à renoncer aux sous-marins à propulsion nucléaire et à d'autres éléments jugés essentiels, d'après M. Beatty, à la souveraineté canadienne.

Le général Manson a parlé la dernière fois de l'équilibre entre le personnel et le matériel. Le ministre a-

[Texte]

thought through how he will keep commitments in Europe, how he will keep future commitments to the sovereignty of Canada, and what the balance will be that the government will strike between the two? Is there any thought, for example, to certain expenditures now made in Europe being transferred to the defence of Canada, or applied to the sovereignty of Canada? Specifically within the budget in Canada, will the money not spent on naval forces—namely nuclear submarines—be spent in the future? Will the commitment still be there to an improved maritime force, even though it may not be nuclear submarines? Can we have a commitment that there is going to be a maritime force that will exercise Canadian sovereignty?

Mr. McKnight: Mr. Rompkey, you have asked several questions. I will attempt to answer them, and if I miss one I am sure you will jog my memory.

Yes, Canadians are pleased with the peacekeeping efforts of Canada and the men and women who serve. The ability to fulfil that task and be recognized as one of the premier nations in that ability comes about because of the task given the men and women who serve. It comes about from the training. To be blunt, it comes about from the reality that men and women are trained for war. They are trained with the responsibility and the discipline that such training requires. Following that training allows them to be excellent peacekeepers and be recognized as such. That will continue.

• 1115

When you talk about the operational commitments, the study that is going forward at this time will produce, I hope, the best balance that we can. Canada will be able to meet its commitments as we annunciated them to NATO in the defence planning questionnaire of 1988. Those commitments are that the 4th Brigade will remain at its present strength or increase slightly; the 5th Brigade in Val Cartier, after November 30, will be sent to the central flank in Europe in times of crisis at its present strength and capability; the three squadrons that form the Canadian Division in Europe will stay and will be supported by two squadrons in Canada in times of crisis, so we will be able to meet those commitments.

When you said we would not be able to, you were referring, I am sure, to the anticipated division that was mentioned in the white paper. No, we will not be able to meet those numbers, and we will not be able to provide some of the equipment that was identified in the white paper.

You mentioned the SSNs being involved in the sovereignty of our nation. They are, or they were. They also had a very important role to NATO in the Atlantic bridge and in the resupply efforts and protection of the

[Traduction]

t-il trouvé une solution pour honorer les engagements canadiens en Europe tout en préservant la souveraineté du Canada, et pour maintenir l'équilibre exigé par le gouvernement entre ces deux éléments? A-t-il envisagé d'affecter à la défense du Canada ou à la préservation de notre souveraineté certaines dépenses actuellement effectuées en Europe? Dans le budget de la défense du territoire, les fonds qui devaient être affectés à la marine, et en particulier aux sous-marins à propulsion nucléaire, vont-ils rester disponibles? Le ministère a-t-il conservé ses engagements en matière d'amélioration des forces navales, malgré l'abandon du projet des sous-marins nucléaires? Pouvons-nous obtenir l'assurance que le Canada va disposer d'une force navale pour exercer sa souveraineté?

M. McKnight: Monsieur Rompkey, vous avez posé plusieurs questions. Je vais essayer d'y répondre et si j'en oublie une, vous me rafraîchirez la mémoire.

Oui, les Canadiens sont très fiers des efforts de maintien de paix de leur pays, ainsi que des hommes et des femmes qui y sont affectés. C'est grâce à eux que le Canada s'acquitte de cette tâche et jouit de la meilleure réputation dans ce domaine. Cette situation enviable résulte de l'entraînement de nos militaires qui, en définitive, sont formés en fonction des nécessités de la guerre, c'est-à-dire avec la responsabilité et la discipline qu'exige un tel entraînement. Grâce à l'expérience ainsi acquise, nos militaires font un excellent travail de maintien de la paix et leur valeur sur ce point est universellement reconnue. Nous allons préserver cet atout.

Vous avez parlé de nos engagements opérationnels: l'étude actuellement en cours devrait nous permettre d'atteindre le meilleur équilibre possible. Le Canada va être en mesure de faire face aux engagements pris envers l'OTAN dans le questionnaire de planification de défense de 1988. Conformément à ces engagements, nous allons maintenir ou augmenter légèrement la puissance de la 4ème brigade; à partir du 30 novembre prochain, la 5ème brigade de Val Cartier pourrait être envoyée sur le flanc central européen avec sa capacité actuelle en cas de crise; les trois escadrons qui forment la division canadienne en Europe vont rester en position et recevront, en cas de crise, l'appui de deux escadrons actuellement basés au Canada. Par conséquent, nous serons en mesure de faire face à nos engagements.

Quand vous dites que nous n'allons pas pouvoir y faire face, vous pensez sans doute à la division prévue dont il était question dans le livre blanc. Eh bien non, nous n'allons pas pouvoir y faire face, ni fournir une partie de l'équipement annoncé dans le livre blanc.

Vous avez parlé des sous-marins nucléaires et de leur rôle dans la défense de la souveraineté de notre nation. C'est en effet ce qui était prévu. Ils devaient également jouer un rôle important au sein de l'OTAN dans

[Text]

Atlantic in the NATO Alliance. They were more than just the sovereignty of our country, as announced in our shores.

You suggested that a billion dollars could be saved by bringing troops from Europe. That could only happen, Mr. Rompkey, if we reduced the numbers of troops—if we said the troops that are presently in Europe now are redundant in numbers and they were dismissed or laid off through attrition. That is where a saving would be made. There is additional cost, but it certainly is not the cost of \$1 billion. That is the approximate total cost of our effort in Europe.

So we hope to bring a balance. We hope to be able to have that in front of the Canadian public and the committee in the fall. If we are able to strike a balance that is acceptable, I am sure you will be able to recognize it and we will have further discussions on it. At this time, it is too early to say what that balance would be.

Mr. Rompkey: With regard to the specifics of the navy, the minister says he is awaiting advice, and it is difficult to know what questions to ask, there are so many. With regard to the navy itself, certainly the previous minister sold the nuclear submarines, I think, to the Canadian public on the issue of sovereignty. It is true that they had a NATO role, but certainly the selling job was on the issue of sovereignty. I think the Canadians think it is important that we are able to defend our own shores.

So I want to ask specifically, what plans are there? Or what are the possibilities for re-equipping the Canadian Navy? Will we continue, for example, with the third phase of the Canadian Patrol Frigate Program with the attendant helicopters? Will there be conventional submarines? If so, how many and where will they be allocated?

Specifically with regard to the east coast, what will be the replacement or will the armed forces be continuing the mandate for surveillance of the east coast? It seems to me that something like 800 of the 900 hours of aerial surveillance were done by the Trackers, which are no longer with us. Many of us think the cost of \$300 million to re-equip them would be a good investment, but if they are not going to be there and refitted, what will be the replacement for them and how will that mandate be carried out in future?

I want the minister, if he can, to be specific with regard to his thoughts on re-equipping the Canadian Navy, and second, with regard to the replacement for the Trackers out of Summerside.

[Translation]

l'Atlantique. Leur rôle n'était pas limité au maintien de notre souveraineté, comme on l'a dit ici.

Vous parlez d'une économie d'un milliard de dollars qu'on pourrait réaliser en ramenant nos troupes d'Europe. Une telle économie ne serait possible que si nous réduisions nos effectifs, c'est-à-dire si nous décidions que nos troupes actuellement basées en Europe sont en surnombre et qu'il faut les réduire, soit par des licenciements, soit par attrition. Ça serait la seule façon d'économiser. La présence de nos troupes en Europe comporte des coûts supplémentaires, mais qui ne représentent certainement pas un milliard de dollars. C'est le coût approximatif total de notre présence en Europe.

Nous espérons donc parvenir à un certain équilibre. J'espère pouvoir en faire part à la population canadienne et à votre Comité à l'automne prochain. Si nous trouvons une solution équilibrée, je compte sur vous pour l'admettre et nous pourrions en reparler. Actuellement, il est trop tôt pour se prononcer sur les modalités de cet équilibre.

M. Rompkey: En ce qui concerne la marine, le ministre dit qu'il va recevoir des recommandations; il est donc difficile de savoir quelles questions poser, car j'ai trop de choses à demander. En ce qui concerne la marine proprement dite, le ministre précédent a fait accepter les sous-marins nucléaires à la population canadienne au nom de la souveraineté. Il est vrai que ces sous-marins devaient jouer un rôle au sein de l'OTAN, mais pour les faire accepter, on a parlé de la souveraineté. Pour les canadiens, il est essentiel que nous soyons en mesure de défendre nos côtes.

Je voudrais donc demander quels sont les plans actuels dans ce domaine, ou quelles sont les possibilités de rééquipement de la marine canadienne. Par exemple, est-ce qu'on va poursuivre la troisième phase du Programme des frégates et des hélicoptères embarqués? Est-ce qu'on va conserver des sous-marins conventionnels et, dans l'affirmative, combien y en aura-t-il?

En ce qui concerne plus particulièrement la côte est, par quoi va-t-on remplacer les Tracker et nos forces armées vont-elles continuer à surveiller le littoral? Je crois que les Tracker, auxquels nous avons renoncé, assuraient 800 ou 900 heures de surveillance aérienne. Bon nombre d'entre nous pensent que les 300 millions de dollars que cela coûterait pour les rééquiper serait un bon investissement, mais s'ils ne sont pas remis en état et s'ils ne sont plus utilisés, avec quoi va-t-on les remplacer et comment va-t-on remplir ce mandat à l'avenir?

J'aimerais que le ministre nous dise, s'il le peut, ce qu'il envisage exactement pour rééquiper la marine canadienne, et avec quoi il entend remplacer les Tracker basés à Summerside.

[Texte]

Mr. McKnight: Mr. Rompkey, I will be as specific as I can, and I do not think my answer will satisfy you. The process of bringing the balance is that the navy will come forward with their recommendations as to replacements for the SSNs and the equipment that is needed to fulfil their task. The same will take place with the mobile force and the same will take place with air. That is where the balance will come in. To suggest that any of the options mentioned by the committee member would be acted upon, Mr. Chairman, would be pre-empting what we believe is a very important activity at this time by experts.

I could surmise what the recommendations would be. I could surmise that there would be a recommendation for some additional conventional submarines. I could surmise that there would be additional recommendations for a mix of surface, fleet and air, but it would not be fair to leave committee members with the idea that this is what will be recommended because I really cannot be specific, Mr. Rompkey. I surmise that these are recommendations that will be put forward.

As to the specifics on the replacement of the Trackers, the Aurora, the long-range patrol aircraft, will continue to fly on other missions, and there is an agreement between the Department of Fisheries and Oceans and the Department of National Defence regarding their participation in some of those missions. I have had discussions with my colleagues, the Associate Minister of National Defence and the Minister of Transport. I have communicated with them to inform them that the Department of National Defence will be removing the Trackers. They also recognize they have a responsibility in their departments and, hopefully, a combination of efforts between those departments that have a responsibility can be worked out.

We could have a debate, Mr. Chairman, about the \$331 million and the infrastructure on the Trackers, and if \$2.74 billion had not been removed from the budget over a five-year term, that would be a valid debate. But at this time I just do not believe it is, and I do not believe the expenditure on 30-year-old aircraft of over \$300 million can be justified for the responsibilities the Department of National Defence has.

The Chairman: I would like to check with the minister. When Mr. Rompkey was asking questions, he was asking quite specifically about cancellation of the nuclear submarines, whether you might go to conventional submarines or to more frigates. I would like the minister to respond to the question, at least on the savings of the cancellation of the nuclear submarines. Can you give the committee the assurance that whatever savings might be there, there will be a commitment to the navy in respect to that?

Mr. McKnight: No, I could not do that, Mr. Chairman, because of the five-year term where \$2.74 billion has been

[Traduction]

M. McKnight: Monsieur Rompkey, je serai aussi précis que possible, mais je ne pense pas que ma réponse vous satisfera. À propos de cet équilibre, la Marine fera ses recommandations quant au remplacement des sous-marins à propulsion nucléaire et quant à l'équipement dont elle a besoin pour mener à bien sa mission. La force mobile et l'armée de l'air feront la même chose. On pourra ainsi établir un équilibre. Monsieur le président, si je laissais entendre que l'une ou l'autre option mentionnées par le député serait choisie, j'empièterais ainsi sur le travail très important qu'effectuent en ce moment des experts.

Je pourrais émettre toutes sortes d'hypothèses au sujet des recommandations. Je pourrais présumer que l'on recommandera quelques sous-marins conventionnels. Je pourrais présumer qu'il y aurait de nouvelles recommandations pour une combinaison de forces terrestres, navales et aériennes, mais il ne serait pas juste de donner aux membres du comité l'impression que c'est ce qui sera recommandé, car je ne peux vraiment pas être précis, monsieur Rompkey. Je présume que l'on fera de telles recommandations.

Pour ce qui est du remplacement des avions Tracker, l'Aurora, l'avion de patrouille à long rayon d'action, sera toujours utilisé pour d'autres missions, il y a un accord entre le ministère des Pêches et Océans et celui de la Défense nationale, au sujet de sa participation à certaines de ces missions. J'ai communiqué avec mes collègues, le ministre associé de la Défense nationale et le ministre des Transports, pour les informer que le ministère de la Défense nationale retirera les Tracker du service. Il reconnaissent également la responsabilité de leur ministère à cet égard, et j'ai bon espoir que les ministères responsables arriveront à concerter leurs efforts.

Monsieur le président, nous pourrions débattre la question des 331 millions de dollars et l'infrastructure des Tracker, et si l'on n'avait pas réduit le budget de 2,74 milliards de dollars sur une période de 5 ans, le débat serait valable. Mais en ce moment je ne crois pas que ce soit le cas, et je ne crois pas non plus qu'une dépense de plus de 300 millions de dollars pour un appareil de 30 ans d'âge soit justifiée étant donné les responsabilités du ministère de la Défense nationale.

Le président: Monsieur le ministre, M. Rompkey vous a demandé une question bien précise au sujet de l'annulation du programme des sous-marins nucléaires, à savoir si vous les remplacerez par des sous-marins conventionnels ou par un plus grand nombre de frégates. J'aimerais que le ministre réponde à la question, du moins pour ce qui est des économies réalisées grâce à l'annulation du programme des sous-marins nucléaires. Pouvez-vous assurer au comité que quelque soient les économies réalisées, il y aura un engagement à l'égard de la Marine?

M. McKnight: Non, je ne peux pas, monsieur le président, en raison de la coupure budgétaire de 2,74

[Text]

removed from the budget. The reason for the cancellation of the SSNs was that, with that drastic reduction in expenditures and the ability to plan, to enter into a contract of the magnitude of the SSNs would have jeopardized our ability to bring any balance whatsoever to Canada's forces and their equipment and tasks. If you wish to look just at a five-year term, the savings from the SSN cancellation are not large and certainly would not meet the financial cost of any of the additional equipment that may be needed for maritime defence. So I cannot give committee members that commitment.

• 1125

Mr. Hicks (Scarborough East): Would the minister agree that it might be quite possible that the final cost of a conventional fleet, depending on the quantity, could surpass the money budgeted for SSNs?

Mr. McKnight: No, I can give you the commitment that it will not, because we cannot afford it.

Mr. Hicks: Carrying on a bit from Mr. Rompkey's questions too, and trying to nail down a policy that we can relate to my NATO parliamentary colleagues, the same magazine in March 1988 said that most Canadians who vociferously protest U.S. incursions into their territory may not know that the Soviets include Hudson and James Bay in their Arctic theatre of military action and that they plan to mine these waters in wartime. The mine counter-measure vessels come on board in 1992. How are we going to mind the store until 1992?

Mr. McKnight: I would suggest, Mr. Hicks, the same way as we had been when that story was news. It is my understanding that may be an option the U.S.S.R. would look at. I do not think we have any confirmation that this will take place, and I would be surprised if anyone else had such confirmation.

The way we will mind that store up until 1992, as you refer to it, is the way we have minded it. Hopefully we will be able to do a better job after we have had our ability to restructure. We have our process that we believe we can put in place for passive monitoring. I think you would find it very difficult to have the mine counter-measure vessels operate for much of a period of time in those waters that you have identified. Although I am not an expert, I do not envisage a long period of patrol by mine counter-measure vessels in those waters. I think it would be very difficult.

Mr. Hicks: I was never under the impression that our surveillance in that area was adequate. That is why I asked the question.

President Gorbachev has stated that he will never allow himself to be put into a position where he will lose a war regardless of what arms reductions, either nuclear or

[Translation]

milliards de dollars sur une période de 5 ans. C'est pourquoi le programme des sous-marins nucléaires a été annulé, et étant donné une réduction aussi importante des dépenses et de notre capacité de planifier, un programme aussi important que celui des sous-marins nucléaires aurait mis en danger notre capacité d'équilibrer les forces canadiennes, leur matériel et leurs tâches. Sur une période de cinq ans, les économies réalisées grâce à l'annulation du programme de sous-marins nucléaires ne sont pas considérables et ne permettraient certainement pas de financer tout matériel additionnel dont on pourrait avoir besoin pour la défense maritime. Je ne peux donc pas faire une telle promesse aux membres du comité.

M. Hicks (Scarborough-Est): Le ministre n'est-il pas d'accord pour dire qu'il est fort possible que le coût final d'une flotte conventionnelle, selon la quantité, pourrait être supérieur à ce qu'aurait coûté le programme des sous-marins nucléaires?

M. McKnight: Non, je peux vous assurer que ce ne sera pas le cas, car nous n'en avons pas les moyens.

M. Hicks: J'aimerais poursuivre un peu dans le même sens que les questions de M. Rompkey, et essayer d'obtenir une politique que nous pourrions communiquer à mes collègues parlementaires de l'OTAN; le même magazine en mars 1988 disait que la plupart des Canadiens qui s'opposent bruyamment aux incursions des États-Unis dans leur territoire ne savent peut-être pas que les Soviétiques incluent la Baie d'Hudson et la Baie James dans leur théâtre d'opérations de l'Arctique, et qu'ils ont l'intention de miner ces eaux en temps de guerre. Les dragueurs de mines sont prévus pour 1992. Comment allons-nous protéger ces eaux d'ici 1992?

M. McKnight: Monsieur Hicks, nous allons continuer comme par le passé, c'est-à-dire avant que cette article fasse les manchettes. Je crois comprendre qu'il s'agit d'une option envisagée par l'URSS. Je ne pense pas que l'on nous ait confirmé qu'il en sera ainsi, et je serais surpris si on l'avait confirmé à qui que ce soit.

D'ici 1992, nous allons donc continuer à protéger ces eaux comme nous l'avons toujours fait auparavant. J'ai bon espoir que nous serons en mesure de faire un meilleur travail après la restructuration. Nous pensons pouvoir mettre en place un dispositif de surveillance passive. Je pense qu'il serait très difficile que des dragueurs de mines opèrent dans ces eaux pendant bien longtemps. Je ne suis pas un expert, mais je ne pense pas que ces dragueurs de mines puissent patrouiller ces eaux pendant une longue période. Je pense que cela serait très difficile.

M. Hicks: Je n'ai jamais eu l'impression que notre surveillance dans cette région était suffisante. C'est pourquoi j'ai posé la question.

Le président Gorbachev a dit qu'il ne se permettrait jamais de se retrouver dans une position où il pourrait perdre une guerre, peu importe la réduction des

[Texte]

conventional, he goes through. I do not have to remind the minister that they do not award too many prizes for finishing in second place in a war, and for that reason I come back to Mr. Rompkey's line and ask for further clarification as to the policies that are going to be forthcoming from your ministry.

You mentioned there will be a statement in September. However, it is to relate to our NATO colleagues more than Canadians. Are you definitely going to put out an amended white paper policy in the fall?

Mr. McKnight: I am pleased you went back to the fall. You scared me a bit when you said September, because—

An hon. member: In Newfoundland it is the fall.

Mr. McKnight: —I do not believe we would be ready in that month of the fall.

The broad policy, the policy enunciated in the white paper, will not be changed. I mean the policy was well enunciated as to four or five areas of commitment by Canada: that we would maintain our security in a collective alliance in NATO; that we would maintain our participation in the aerospace defence of North America; that we would continue our efforts in peacekeeping; that we would continue our broader commitments to be involved in arms reduction and arms control. Those are policies.

• 1130

The white paper enunciated a plan to equip and facilitate the fulfilment of those policies. I do not believe the reduction in the budget of the department changes the policies. What it does is it changes our ability and the timing in which we can fulfil some of the operational necessities—and I use the word “necessities”—that were identified in the white paper.

So I do not see the policy changing. What the update I hope will do is it will put into present-day perspective, under the present financial ability of the government, how we plan to fulfil the policies that were enunciated in the white paper.

Mr. Hicks: Perhaps our problem, then, is that we should reiterate more widely and more strongly to our NATO allies all the things you have just said, because especially the parliamentary individuals I meet with are uncertain of the extent to which we are going to maintain some of the commitments. I have reassured them we are maintaining our commitment in central Europe, etc. But perhaps we just need what you said a little more widespread and publicized. Has the minister or his department considered when the next white paper is going to come out?

Mr. McKnight: On your first comment, I agree. I was at NATO some three weeks ago. I said identically to my NATO allies what I have said to you and committee

[Traduction]

armements, nucléaires ou classiques. Je n'ai pas à rappeler au ministre qu'il n'y a pas grand prix à remporter lorsqu'on perd une guerre, et c'est pourquoi je reviens sur ce que M. Rompkey vous a demandé, et j'aimerais avoir d'autres éclaircissements concernant les politiques futures de votre ministère.

Vous avez dit qu'il y aurait une déclaration en septembre. Cependant, elle touchera davantage nos collègues de l'OTAN que les Canadiens. Allez-vous définitivement publier un livre blanc remis à jour à l'automne?

M. McKnight: Je suis heureux que vous parliez de l'automne. Vous m'avez effrayé un peu lorsque vous avez parlé de septembre, car. . .

Une voix: A Terre-Neuve, c'est l'automne.

M. McKnight: . . . je ne pense pas que nous serions prêts en septembre.

La politique générale, la politique énoncée dans le livre blanc, ne sera pas changée. Cette politique énonçait clairement quatre ou cinq engagements du Canada: que nous allons maintenir notre sécurité au sein d'une alliance collective, savoir l'OTAN; que nous allons maintenir notre participation à la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord; que nous allons maintenir nos efforts de maintien de la paix; que nous allons maintenir nos engagements à l'égard d'une réduction et du contrôle des armements. Ce sont donc là nos politiques.

Le livre blanc énonçait un plan d'équipement visant à faciliter la réalisation de ces politiques. Je ne crois pas que le fait que l'on ait réduit le budget du ministère change ces politiques. Cependant, cela change notre capacité de satisfaire certaines nécessités opérationnelles dont il était question dans le livre blanc, et le moment où nous pourrions le faire.

Je n'envisage donc pas un changement de politique. Cette mise à jour devrait plutôt éclairer sous un jour nouveau, compte tenu de la capacité financière du gouvernement, la manière dont nous avons l'intention de respecter les engagements énoncés dans le livre blanc.

M. Hicks: Nous devrions peut-être donc réitérer plus ouvertement et plus catégoriquement à nos alliés de l'OTAN toutes les choses que vous venez de dire, car les parlementaires que je rencontre ne sont pas certains dans quelle mesure nous allons respecter certains de ces engagements. Je les ai rassurés en leur disant que nous allons maintenir nos engagements en Europe centrale, etc. Mais il faudrait peut-être que vous leur confirmiez ce que vous venez de nous dire aujourd'hui. Le ministre ou le ministère a-t-il prévu une date pour le prochain livre blanc?

M. McKnight: Je suis d'accord avec votre première observation. Je me trouvais à l'OTAN il y a environ trois semaines. J'ai dit exactement à nos alliés de l'OTAN ce

[Text]

members. I have said it in the past and I will continue to say it.

Mr. Hicks: Good.

Mr. McKnight: Hopefully that will alleviate some of the concern you have expressed for your committee colleagues. No, we have not taken a look at or anticipated when another white paper should be announced. I would not see it in the near future; that is my belief. I believe the policy remains and we will enunciate how we can fulfil those policy needs in the fall of 1989 and work toward those goals over a long-term planning period.

Mr. Hicks: But we will not put one out just every 17 years.

Mr. McKnight: Well, no; and I thank you for your confidence, and I do not think I will be here 17 years from now.

Mr. Hicks: Stan Darling will, but the rest of us might not.

Has the minister ever considered a green paper, going that route next time, instead of a white paper? Or are you to that stage of thinking yet?

Mr. McKnight: No, Mr. Hicks, I am not to that stage of thinking. We are concentrating on the restructuring and the balance we wish to enunciate by fall. We will do that in the form of an update, which has already been initiated. Updates have been used in the past to keep the Canadian public informed on how the department is proceeding. We hope to use that form in the fall and probably for the next number of years. But I cannot say how many.

Mr. Rompkey: How about a blue paper?

Mr. McKnight: Green is not offensive, Bill.

Mr. Fontana (London East): My question relates to the closures of the bases, but specifically of the one located in London, Ontario. It is CFB London and the home of the Royal Canadian Regiment.

I have heard the minister on a number of occasions, including the last meeting here, say that in fact the closures of the bases were essentially for cost-efficiency and the need to reduce operational costs so some capital could be available to the military to purchase equipment. But I have some difficulty reconciling some of his figures, and maybe he could let me understand what kind of arithmetic he is using.

You have indicated that by closing down CFB London there are going to be minimal operational benefits or savings because of the fact that RCR will operate in Petawawa, but the majority of the savings over 15 years, to the tune of some \$164 million, will come from the reduction in regular personnel, servicemen, and the reduction of the civilian work force.

[Translation]

que je vous ai dit et ce que j'ai dit aux membres du comité. Je l'ai dit dans le passé et continuerai à le dire.

M. Hicks: Bien.

M. McKnight: J'espère que cela va apaiser certaines des préoccupations que vous avez exprimées. Non, je ne crois pas que nous envisagions la parution d'un autre livre blanc dans un avenir rapproché. La politique tient toujours et nous annoncerons à l'automne 1989 comment nous avons l'intention de remplir ces engagements et essayer d'atteindre ces objectifs à long terme.

M. Hicks: Mais nous n'allons pas produire un livre blanc seulement tous les 17 ans.

M. McKnight: Non; et je vous remercie de votre confiance, mais je ne pense pas que je serai encore ici dans 17 ans.

M. Hicks: Stan Darling le sera, mais nous peut-être pas.

Le ministre a-t-il jamais envisagé un livre vert pour la prochaine fois, plutôt qu'un livre blanc? Ou en êtes-vous déjà à cette étape de la planification?

M. McKnight: Non, monsieur Hicks, je n'en suis pas encore là. Nos efforts portent sur la restructuration et sur l'équilibre que nous voulons annoncer à l'automne. Nous le ferons sous forme d'un mise à jour, qui a déjà été lancée. Par le passé, nous avons utilisé des mises à jour pour tenir la population canadienne au courant de ce que fait le ministère. Nous espérons utiliser cette formule à l'automne et sans doute pour les quelques prochaines années, mais je ne sais pas exactement pendant combien d'années.

M. Rompkey: Et que pensez-vous d'un livre bleu?

M. McKnight: Le vert n'est pas choquant, Bill.

M. Fontana (London Est): Ma question concerne la fermeture des bases, plus précisément celles qui se trouvent à London, en Ontario. La base de London abrite le Royal Canadian Regiment.

À plusieurs occasions, y compris la dernière réunion de notre comité, le ministre a dit que les bases fermaient essentiellement pour des raisons économiques et étant donné le besoin de réduire les coûts de fonctionnement afin de libérer des capitaux pour acheter de l'équipement militaire. Mais j'ai du mal à comprendre certains de ces chiffres, et il pourra peut-être m'expliquer de quelle façon il fait ses calculs.

Vous avez dit que la fermeture de la base de London ne permettra pas d'économiser beaucoup d'argent car en fait le RCR va opérer à Petawawa, mais que la grosse partie de l'économie sur 15 ans, qui s'élève à environ 164 millions de dollars, viendra de la réduction du personnel régulier, des soldats, et de la main-d'oeuvre civile.

[Texte]

[Traduction]

• 1135

CFB London has a first-rate operational infrastructure already in place, yet you intend to demolish that only to have to rebuild it in Petawawa, and you have indicated it is going to cost \$38 million to build that infrastructure and move the personnel. Your officials in the Department of National Defence have indicated that this does not take into consideration the cost of housing in Petawawa for some 800 military personnel; that it does not include the cost of the adjustment programs for the displaced workers; that it does not take into account that over half of the spouses of the military people who now work in London will not have job opportunities in Petawawa, therefore costing the taxpayer through UIC payments all kinds of dollars. The costs just go on and on.

I wonder if you could give us the true cost figures for moving the battalion from one location, where in fact the infrastructure is now, with all the homes and what have you and the jobs for the spouses, to a place where in fact the costs to accomplish that, conservatively speaking, may very well be \$70 million.

I would like to tell the minister that if the government is starved in cash but wants to spend \$70 million to accomplish this, to capitalize \$70 million over 15 years, Mr. Minister, comes out to way over \$200 million. Could I understand the rationale of the savings of moving CFB London and the RCR to Petawawa?

Mr. McKnight: Okay, I will address it initially and I will ask Major General Little to fill in the specifics.

First of all, we are not demolishing the current infrastructure in London. Those barracks will be maintained. The museum will be maintained. We will have a saving in not having to build armouries for the reserves active in that area. They will have infrastructure. They will have the halls and the facilities they need.

Secondly, when you talk about \$38 million—in those costs some \$30 million are part of the costs of providing the PMOs. You can shake your head, but I will ask General Little to enunciate it. That is accurate, I believe.

The \$8 million we have allocated for the movement I believe is accurate. The work force adjustment program has been identified into the costs of this activity. What has not been identified is the cost of UIC to spouses who happen to be holding jobs in London. But I would suggest to you that is not an identifiable cost to the Department of National Defence. We rotate personnel regularly in the Department of National Defence, and that is not a cost associated with that rotation.

Il y a déjà en place à la base de London une infrastructure opérationnelle de qualité supérieure, que vous avez pourtant l'intention de démolir pour la reconstruire à Petawawa. Vous avez dit que cela coûterait 38 millions de dollars pour construire cette infrastructure et déplacer le personnel. Vos fonctionnaires du ministère de la Défense nationale ont dit que ces chiffres ne tenaient pas compte des coûts de logement à Petawawa pour environ 800 militaires; cela ne comprend pas non plus le coût des programmes d'adaptation pour les travailleurs déplacés; cela ne tient pas compte du fait que plus de la moitié des conjoints des militaires qui travaillent actuellement à London n'auront pas de possibilités d'emploi à Petawawa, ce qui coûtera de l'argent aux contribuables en prestations d'assurance-chômage. Les coûts ne font que s'ajouter les uns aux autres.

Pouvez-vous nous dire ce qu'il en coûtera réellement pour déménager le bataillon d'un endroit où il y a déjà une infrastructure en place, où les gens ont des logements, etc., et où il y a des emplois pour les conjoints, à un autre endroit où pour avoir la même chose, il se peut fort bien que le coût s'élève à 70 millions de dollars au bas mot.

J'aimerais dire au ministre que si le gouvernement a besoin d'argent mais qu'il soit prêt à dépenser 70 millions de dollars pour un tel déplacement, eh bien si on capitalise 70 millions de dollars sur une période de 15 ans, monsieur le ministre, on arrive à plus de 200 millions de dollars. Pouvez-vous m'expliquer quelles économies vous allez réaliser en déplaçant la base de London et le RCR à Petawawa?

M. McKnight: Je vais d'abord vous répondre, puis je demanderai au major-général Little de vous donner plus de détails.

D'abord, nous n'allons pas démolir l'infrastructure qui se trouve à London. Nous allons garder les baraques et le musée. Nous allons réaliser des économies du fait que nous n'aurons pas à construire un arsenal pour les réserves qui sont actives dans cette région. Elles auront une infrastructure. Elles auront les locaux et les installations dont elles ont besoin.

Ensuite, des 38 millions de dollars dont vous parlez, 30 millions représentent le coût des logements familiaux. Vous pouvez secouer la tête, mais je vais demander au général Little de vous le dire. Je crois que ces chiffres sont exacts.

La somme de 8 millions de dollars que nous avons prévue pour le déplacement est juste, je crois. Cela comprend également le coût du programme d'adaptation des travailleurs. Cependant, nous ne savons pas quel sera le coût en prestations d'assurance-chômage pour les conjoints qui ont un emploi à London. Mais il n'est pas possible pour le ministère de la Défense nationale d'en déterminer le coût. Au ministère de la Défense nationale, nous avons régulièrement un roulement de personnel, et ce coût n'est pas associé à un tel roulement.

[Text]

I will ask General Little to provide the proposal in detail to you so you can feel as comfortable as I do.

Major General W.E.R. Little (Chief, Logistics Doctrine and Operations, Department of National Defence): Mr. Chairman, if I may continue to elaborate on the minister's remarks, the costings put together to substantiate the recommended relocation of one RCR from London to Petawawa and the adjustment to the CFB London area are essentially as put out in the public statements and as you have reiterated today, sir.

First of all, to come to some specifics, we are looking for an entrepreneurial solution to the housing you have mentioned, either a directly constructed and rented arrangement with the private sector or some other type of solution regarding bulk lease housing, a particular form of housing we have engaged in with the private sector in other locations in Canada.

• 1140

At this point in time, it is not our view that it will be necessary to construct additional married quarters. Therefore they have not been included in the costs. We have taken into consideration, however, the fact that the PMQs in the London area, which will in fact be turned over to reuse, have revenue collected. We have taken those changes in revenue into our calculations.

Now, the specific number used of \$38 million regarding the cost of constructing new infrastructure in Petawawa should be treated as an estimate at this point in time. It is fairly accurate but will be adjusted as we see the results of a study that had been ongoing and will shortly be reported concerning the ability to fit the battalion into the existing infrastructure in Petawawa. For example, you may not be aware of the fact that we had ongoing plans to rehouse the airborne regiment in the Petawawa area, which were not included in our costings but have an input on subsequent arrangements we will make with one RCR, depending on the results of the accommodation review, which is continuing to be under way.

Coming to the personnel figures, quite frankly, Mr. Chairman, the figures, if anything, are understated as opposed to overstated. The calculations we made were based on an uncertainty regarding the force structure, particularly the reserves in the area of southern Ontario. As that work is under way, in terms of restructuring the force based on the realities of the resource allocations, there will probably be changes in the number of personnel who are either in the London area or are supported in the London area.

Finally, if I may, to continue to elaborate on the minister's remarks, I would like to point out that the

[Translation]

Je vais demander au général Little de vous donner les détails de la proposition afin que vous la compreniez aussi bien que moi.

Major-général W.E.R. Little (Chef, Doctrine et opérations logistiques, ministère de la Défense nationale): Monsieur le président, si vous me permettez de compléter les observations du ministre, les coûts qui justifient la recommandation de déplacer un RCR de London à Petawawa sont essentiellement les mêmes que ceux qui ont paru dans les déclarations publiques et que vous avez réitérés aujourd'hui, monsieur.

D'abord, si vous voulez plus de détails, pour ce qui est des logements dont vous avez parlé, nous envisageons de conclure des contrats directement avec le secteur privé pour la construction ou la location d'unités de logement sous bail collectif, ayant déjà conclu des arrangements semblables avec le secteur privé dans d'autres endroits au pays.

Actuellement, nous ne pensons pas qu'il soit nécessaire de construire des bâtiments supplémentaires pour les militaires mariés. Nous n'avons donc rien prévu à ce sujet dans le calcul des coûts. En revanche, nous avons tenu compte du fait que les bâtiments de la région de London, qui vont devoir être réaffectés, étaient une source de revenu. Nous avons donc comptabilisé ce changement dans nos calculs.

Le chiffre de 38 millions de dollars correspondant au coût de construction d'une nouvelle infrastructure à Petawawa doit être considéré à l'heure actuelle comme une estimation. C'est un chiffre relativement fiable, mais il devra être rajusté en fonction des résultats d'une étude en cours, qui sera publiée prochainement, et qui porte sur la possibilité d'accueillir le bataillon dans les infrastructures actuellement en place à Petawawa. Peut-être ne savez-vous pas que nous envisageons depuis longtemps de réimplanter le régiment aéroporté dans la région de Petawawa, ce qui fait que cet élément n'apparaît pas dans nos coûts, mais il pourrait avoir des conséquences pour les dispositions que nous prendrons ultérieurement à propos d'un RCR, en fonction des résultats de l'étude sur les installations d'hébergement, qui se poursuit actuellement.

En ce qui concerne les effectifs, je pense très sincèrement, monsieur le président, que les chiffres cités ne sont certainement pas exagérés. Nous avons fait nos calculs en fonction de l'incertitude qui subsiste au sujet de la structure des Forces, en particulier des unités de réserve dans la région du sud de l'Ontario. Nous poursuivons nos études concernant la restructuration des forces armées en fonction des exigences de répartition des ressources, et il faudra sans doute réviser le niveau des effectifs ou des services d'intendance basés dans la région de London.

Finalement, si vous me permettez de revenir sur les propos du ministre, je voudrais indiquer que la

[Texte]

situation in London regarding the reuse of the facilities is under study, again related to the force structuring deliberations. It was never the intent to destroy the facilities but to find use ourselves. The minister mentioned there are certain parts of the base that will be retained for sure—i.e., the regimental headquarters and museum, which are in heritage buildings, and those buildings that are currently occupied and may be occupied in the future by the reserve units. For other buildings, we will be working with other government departments in finding a sensible reuse for the facilities to maximize their reuse, as opposed to any hasty decision regarding their destruction.

Mr. Darling (Parry Sound—Muskoka): Mr. Minister, with respect to the closing of the 14 bases across the country, which was announced on April 26 and confirmed on April 27, I would assume that you and General Manson were contacted before April 25 on this. I also have been informed that the previous government had assessments done on the closing of these bases, comparing when they had 120,000 total personnel in the Canadian Armed Forces as against 87,000. I am just wondering when these suggestions were presented to the previous government and what is the reason they did not act on them. I would assume it is on an economical basis and in the interests of efficiency.

Mr. McKnight: Mr. Darling, just to inform you and other committee members, the department has an ongoing team to review the infrastructure of every base in Canada. With the large infrastructure expenditures and responsibilities that we have, it is not something that is just done occasionally. General Manson can correct me, but I believe the last in-depth infrastructure study was concluded in June 1988. We were contacted prior to giving advice to the Minister of Finance regarding this department. It allowed us time to review the needs of the department, to enunciate where the \$2.74 billion reduction would be very difficult and give advice to the Minister of Finance on how some savings could be made. We gave that advice to him, and the government accepted it.

[Traduction]

réaffectation des installations de London est toujours à l'étude et qu'elle dépendra de l'issue des délibérations concernant la structure des forces armées. Il a été question non pas de détruire les installations actuelles, mais de leur trouver par nous-mêmes une nouvelle utilisation. Le ministre a signalé que certains éléments de la base seront préservés; c'est notamment le cas du quartier général du régiment et du musée, qui font partie du patrimoine, ainsi que des bâtiments occupés actuellement par les unités de réserve, ou qui leur sont destinés. Pour les autres bâtiments, nous cherchons, en collaboration avec d'autres ministères, des solutions permettant d'en tirer le meilleur parti, en évitant toute décision hâtive de démolition.

M. Darling (Parry Sound—Muskoka): Monsieur le ministre, la fermeture de 14 bases situées dans les différentes régions du pays a été annoncée le 26 avril puis confirmée le 27 avril; je suppose que vous-mêmes et le général Manson en avez été informés avant le 25 avril. Je sais également que le gouvernement précédent avait envisagé de fermer ces bases, les Forces armées ayant déjà compté 120,000 militaires, alors qu'elles en comptent aujourd'hui 87,000. Je voudrais savoir quand ces propositions ont été présentées au gouvernement précédent et pourquoi on n'y a pas donné suite. Je suppose que c'est pour des raisons d'économie et d'efficacité.

M. McKnight: Monsieur Darling, je vous signale ainsi qu'aux autres membres du comité, qu'il existe au ministère une équipe qui étudie en permanence l'infrastructure de toutes les bases situées au Canada. Compte tenu des dépenses considérables qu'elle comporte et des responsabilités confiées au ministère, nous ne pouvons pas nous contenter d'étudier ces questions simplement à l'occasion. Le général Manson pourra éventuellement rectifier mes propos, mais il me semble que la dernière étude approfondie d'infrastructure s'est terminée en juin 1988. Nous en avons été informés avant d'avoir à présenter au ministre des Finances notre point de vue concernant le budget de notre ministère. Cela nous a permis d'étudier nos besoins, d'indiquer dans quel domaine il serait très difficile de s'accommoder de cette réduction de 2.74 milliards de dollars, et de conseiller le ministre de Finances sur les économies à réaliser. Nous lui avons donc fait des propositions, et le gouvernement les a acceptées.

• 1145

In terms of activities by previous administrations, I have heard that some of these recommendations have been around for a long time under different leadership in the department. But I do not know when those recommendations were put to previous administrations, and I am not prepared to ask officials, because I do not think they would feel comfortable being specific. I think you are accurate that under different leadership this department recommended closures, and in some cases they were acted upon. The reduction in military personnel from 120,000 to 87,000, almost 40%, did mean

En ce qui concerne les activités des administrations précédentes, j'ai appris que certaines de ces recommandations ont été envisagées il y a très longtemps, et qu'elles ont été reprises par plusieurs de mes prédécesseurs. Mais je ne sais pas quand elles ont été soumises au gouvernement précédent, et je ne peux poser la question à mes collaborateurs, car ils préfèrent sans doute éviter de donner ce genre d'indication très précise. Vous avez raison de dire que sous les gouvernements précédents, ce ministère a recommandé que des bases soient fermées, et dans certains cas, elles l'ont été. La

[Text]

the leadership over a period of years recognized we had redundant infrastructure for military operations.

Mr. Darling: With respect to the frigate program, Mr. Minister, I have gone through a few Ministers of National Defence as a member of the defence committee, starting with Jim Richardson.

Mr. McKnight: I believe that.

Mr. Darling: I have been listening to the glowing tales of the frigate program, and I am hoping to live long enough to see the first bloody frigate commissioned. I see where *HMCS Halifax* has been delayed another six or eight months. I was looking forward to the fact that it would be ready in the fall of this year, I believe, and now it is April of next year. What is the reason for the delay? We are told we have a very efficient work force down there who have experience in building these, and here it is 1989 and we still do not have the first bloody frigate ready to go.

Mr. McKnight: Mr. Darling, not to cast doubt on your longevity, which both politically and in other areas is well known, but the problem with starting to build frigates in Canada, after a delay of some 15-plus years. . . I think the last time was the early 1970s when we had a completed vessel. I think those delays are expected. What I hope you can bear in mind, and what we believe, is that the program itself, after the first frigate is commissioned, will be completed in the time period that has been allowed for it. It is very important to the department. It is also very important to the builder, because if it is not completed in that time period the builder will suffer financial loss. So I feel confident, Mr. Darling, that you will see the first commissioning, and I am sure you will see the conclusion of phase two. If there happens to be a phase three, I think you will even see that one.

Mr. Darling: But what is the reason for the six-month delay? I would assume if there is a six-month delay the contractor should be penalized. In order to have met the fall deadline, if they had to get them working overtime or hire more, why did they not do it?

Mr. McKnight: I will ask the ADM Matériel to comment on it, but it is my understanding that the penalties would be applied at the completion of phase one, not on a specific vessel. I will ask Mr. Healy to comment on it, if you do not mind.

• 1150

Mr. E. J. Healy (Assistant Deputy Minister (Matériel), Department of National Defence): Mr. Darling, as the minister said, this is a long, complex program that started in 1977 and first went to contract in 1980. When you view

[Translation]

réduction des effectifs de 120,000 à 87,000 personnes, soit une diminution de près de 40 p. 100, indique que les responsables du ministère ont pris conscience de ce que le personnel était en surnombre par rapport à ses activités.

M. Darling: En ce qui concerne le programme des frégates, monsieur le ministre, j'ai vu passer un certain nombre de ministres de la Défense nationale en ma qualité de membre du Comité de la défense, à commencer par M. Jim Richardson.

M. McKnight: Je n'en doute pas.

M. Darling: J'ai entendu des histoires extraordinaires concernant le programme des frégates, et j'espère vivre encore assez longtemps pour assister au lancement de la première frégate. J'ai constaté que le lancement du «*HMCS Halifax*» avait été retardé de six à huit mois. Je m'attendais à ce que ce navire soit prêt à l'automne prochain, alors qu'il ne le sera qu'en avril de l'an prochain. A quoi sont dûs ces retards? On nous dit que les chantiers navals canadiens ont une grande expérience de la construction de ces navires, qu'il ont une main-d'oeuvre très efficace, mais nous sommes en 1989 et on attend toujours la première frégate.

M. McKnight: Monsieur Darling, je ne doute pas de votre longévité, tant sur le plan politique que dans d'autres domaines, mais le problème, pour recommencer à construire des frégates au Canada, après une interruption de plus de 15 ans. . . Je crois que le dernier lancement de navire remonte au début des années 70. Ces retards ne sont donc pas surprenants. Ce que vous devez savoir, et ce dont nous sommes convaincus, c'est qu'après le lancement de la première frégate, le programme va être réalisé dans les délais prévus. C'est très important pour le ministère, ainsi que pour les chantiers navals, qui vont subir une perte financière importante si les délais ne sont pas respectés. J'ai donc bon espoir, monsieur Darling, que vous pourrez assister au premier lancement ainsi qu'à la fin de la phase deux. Et si il y a une phase trois, je suis certain que vous y assisterez également.

M. Darling: Mais pourquoi ce retard de six mois? Il me semble que l'entrepreneur devrait être pénalisé pour ce retard. S'il devait faire effectuer des heures supplémentaires ou embaucher du personnel pour respecter le délai de l'automne prochain, pourquoi ne l'a-t-il pas fait?

M. McKnight: Je vais demander au sous-ministre adjoint responsable du matériel de vous répondre, mais je crois savoir que les pénalités sont prévues à la fin de la phase un, et non pas pour un navire particulier. Si vous le permettez, je vais demander à M. Healy de vous répondre.

M. E. J. Healy (sous-ministre adjoint (Matériel), ministère de la Défense nationale): Comme le ministre l'a expliqué, monsieur Darling, il s'agit d'un programme long et complexe qui a été lancé en 1977 et pour lequel

[Texte]

it in those terms, the extension in terms of time will be somewhat less than 10% that the contractor is late.

He has had trouble getting his work force organized in the early days. All of his subcontractors organized and that is now beginning to show as he moves to completion of the vessels, the first vessel in particular.

This is not unusual in a project this complex and it is not unexpected by international standards. If indeed he completes within a 10% overrun in terms of time, it will be very well done by international standards. There would be very few shipbuilders in other countries who will have accomplished that, considering the amount of time that has lapsed since we have done it previously in this country.

Now, in terms of the contract relationship, the minister is correct: the longer the shipbuilder or the prime contractor has the ship uncompleted, the less will be his profit. He will be penalized continuously, and this will show up at the end of the contract. It is a target incentive type of contract, with a target ceiling. The longer he keeps it in his facilities, the more it will cost him, and his profits will be reduced accordingly. He is paying a penalty and therefore he has an incentive to move as quickly as he possibly can.

The Chairman: We have just a bit more than 20 minutes; we will be breaking at 12.15 p.m. I have three members yet who wish to address and three who wish to go on second round. I am proposing that we ask short, snappy questions and seek efficiency in the responses and that each member ask two questions. I will start with Mr. Ferland. Minimize your preamble. Come to the question quickly and the same goes for the responses. I think we might be able to get through. Mr. Ferland.

M. Marc Ferland (député de Portneuf): Monsieur le ministre, dans le Budget, il y avait une petite phrase très courte: «Nous renonçons aux sous-marins à propulsion nucléaire.» J'aurais pu aussi bien lire: «Nous renonçons à la souveraineté du Nord canadien.»

J'essaie de voir de quelle façon on pourra faire des économies tout en assurant la souveraineté du Canada. Comme tout le monde, j'ai lu dans les journaux certaines propositions qui ont été faites: Ajoutez six autres frégates ou un certain nombre de sous-marins conventionnels. Supposons qu'on ajoute six nouvelles frégates. Comme il faut compter 250 membres d'équipage par frégate, on parle d'un minimum de 1,500 hommes. Avec deux équipages, on parle de près de 3,000 personnes. Si on ajoutait un certain nombre de sous-marins conventionnels, chaque sous-marin ayant en moyenne un équipage de 65 ou 70 membres, on arriverait à . . .

The Chairman: Order, please. Mr. Ferland, if we are going to get everyone on, we need to come to the question quickly, without the preamble. Otherwise other people will not have that opportunity, Mr. Ferland.

[Traduction]

les premiers contrats ont été accordés en 1980. Dans cette optique, la prorogation ou le retard de l'entrepreneur ne représente que 10 p. 100 de la durée totale.

L'entrepreneur a eu du mal à constituer sa main-d'oeuvre au départ. Tous ses sous-traitants sont maintenant en état de fonctionner et les résultats commencent à s'en faire sentir dans la phase d'achèvement, surtout pour ce qui est du premier navire.

Ce n'est point une situation inusitée selon les normes canadiennes ou les normes internationales pour un projet aussi complexe. De fait si le retard ne représente au bout du compte que 10 p. 100 de la durée prévue, le projet se sera très bien déroulé comparativement aux autres projets semblables sur le plan international. Il y a très peu de constructeurs de navires d'autres pays qui sont capables d'en faire autant, compte tenu du temps qui s'est écoulé depuis notre dernière expérience du genre.

Maintenant, pour ce qui est des conditions du contrat, le ministre voit juste: plus le constructeur ou l'entrepreneur principal met du temps à terminer son travail, plus il y perd. Il est constamment pénalisé et il s'en ressentira à la fin du contrat. Il s'agit d'un contrat assorti de primes pour le respect de certains objectifs. Plus les navires restent dans ses chantiers, plus il lui en coûte, et ses bénéfices sont réduits d'autant. Il a tout à gagner à procéder le plus rapidement possible.

Le président: Il nous reste un peu plus de vingt minutes; nous allons mettre fin à la séance à 12h15. J'ai encore trois noms pour ce tour et trois pour le deuxième tour. Je propose que les députés se limitent à deux questions judicieuses et insistent pour obtenir des réponses. . . Je les invite à abrégier leur préambule et à poser leurs questions rapidement. Je suppose qu'il peut en être de même pour les réponses. Nous pouvons peut-être terminer en temps de cette façon. Monsieur Ferland.

Mr. Marc Ferland (Portneuf): Mr. Minister, in the budget, there was a short sentence saying in effect: "We are abandoning the idea of nuclear-powered submarines". We might just as well have admitted: "We are renouncing our sovereignty over the Canadian North".

I am trying to see how we can save money while at the same time exercising our sovereignty. Like everyone else, I have seen a number of proposals in the newspapers: we should add six new frigates or a number of conventional submarines. Let us say we had six new frigates. Since there is a crew of 250 per frigate, we have to have a minimum of 1,500. With two crews, we go up to 3,000 men. And then, if we bring in a number of conventional submarines, we have to go with a crew of 65 or 70 people, on average, and that gives us. . .

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Monsieur Ferland, si nous voulons que tout le monde ait sa chance, nous devons essayer de poser nos questions rapidement et éviter les préambules. Essayons de faire en sorte que tout

[Text]

M. Ferland: De quelle façon pourrions-nous économiser réellement avec un nouveau programme ne comprenant pas de sous-marins à propulsion nucléaire tout en obtenant les résultats qu'on escomptait dans le Livre blanc?

Mr. McKnight: Mr. Ferland, we will not be able to; that is a fact. The SSNs were the best boat for the task and for the third ocean. We cannot afford the best. We will not be able to afford six frigates, I can say right now. The crewing of those frigates is about 225 to 250 people per crew. Now we must reassess, and come to what is next best in the use of the dollars we have. We will not be able to have the best when it comes to under-ice and the third ocean.

• 1155

M. Ferland: Sauf erreur, les sous-marins à propulsion nucléaire français coûtaient environ 350 millions de dollars et une frégate coûte à peu près la même chose. Est-ce que je me trompe?

Mr. McKnight: No, you are not wrong, but the reason we will not be able to enter into six frigates or six SSNs regardless of country of origin is that we will not have the dollars to bring about the balance that we talked about in equipping Canada's forces. We will not be able to spend the same amount of money. If we had been able to spend the same amount of dollars, we would not have had to force ourselves to make the decision to cancel the SSNs.

Mr. Kristiansen (Kootenay West—Revelstoke): Following through on the last question and Mr. Rompkey's statements at the beginning, what was the cost over the last two years, in approximate terms of course, of the promotion and the studies of the purchase of the nuclear submarine option? It had to be significant. I am just wondering what cost you sacrificed in the making of that decision.

Mr. McKnight: I am informed that the cost to the Government of Canada through the whole period of planning was between \$5 million and \$6 million.

Mr. Kristiansen: We have been led to believe that the rationale was not a defence rationale but rather a budgetary rationale for the decision to cancel the nuclear submarine option. In view of your answer a few moments ago to Mr. Ferland, and in view of the fact that you apparently have no other way for the same amount of money to perform what you and the government obviously feel is a minimal task, and considering the fact that we have already spent \$5 to \$6 million over the last two years, what was the budgetary rationale, if that was indeed the rationale, for the decision?

[Translation]

le monde ait l'occasion de prendre la parole, s'il vous plaît, monsieur Ferland.

Mr. Ferland: How can we reach the objectives that we set out in the white paper while working with a new program excluding nuclear-powered submarines?

M. McKnight: Nous ne pouvons tout simplement pas y arriver, monsieur Ferland. Les SSN sont les bâtiments les mieux adaptés à la tâche et au troisième océan. Cependant, nous n'avons pas les moyens de nous payer ce qu'il y a de mieux. Nous n'avons pas les moyens non plus d'ajouter six frégates. Je puis vous le dire tout de suite. Les frégates doivent être dotées d'un équipage de 225 à 250 personnes. Maintenant, nous devons réexaminer notre position et essayer de trouver la deuxième meilleure solution possible dans la limite de nos moyens. Nous devons nous faire à l'idée que nous ne pouvons pas nous payer ce qu'il y a de mieux pour ce qui est des opérations sous les glaces et dans le troisième océan.

Mr. Ferland: If I am not mistaken, the French nuclear-powered submarine cost approximately \$ 350 million, about the same price as the frigate. Is it not a fact?

M. McKnight: Vous avez raison, mais nous n'avons tout simplement pas les crédits nécessaires pour équiper de façon équilibrée les forces canadiennes comme nous l'avions souhaité, que ce soit avec six nouvelles frégates ou six SSN. Nous n'avons tout simplement pas l'argent nécessaire. Si nous l'avions, nous ne serions pas forcés d'abandonner le projet des SSN.

M. Kristiansen (Kootenay Ouest—Revelstoke): Dans le même ordre d'idées et comme pendant à ce que disait M. Rompkey au début, quel a été le coût approximatif, sur deux ans, du travail de promotion et des études en vue de l'achat de sous-marins nucléaires? Il a dû être assez important. Je me demande quelles pertes vous avez dû assumer à la suite de votre décision.

M. McKnight: Selon mes renseignements, le gouvernement du Canada a dépensé 5 ou 6 millions de dollars pour la planification au cours de cette période.

M. Kristiansen: On nous a dit que la décision d'abandonner l'option des sous-marins nucléaires a été prise pour des raisons qui ont beaucoup plus à voir avec le budget qu'avec la défense. Compte tenu de votre réponse tout à l'heure à M. Ferland, compte tenu également du fait que vous n'avez pas d'autres moyens de trouver les fonds pour accomplir la tâche qui est censée être la vôtre et que le gouvernement considère comme un minimum, et compte tenu du fait que vous avez déjà dépensé 5 ou 6 millions de dollars au cours des deux dernières années, quelles ont pu être les raisons d'ordre budgétaire, si vraiment il y en a eu, qui ont prévalu?

[Texte]

Mr. McKnight: The rationale was that to proceed with the purchase of nuclear submarines would have cost in the neighbourhood of \$8 billion. The investment of \$5 million or \$6 million over a two-year period in planning that purchase is a large investment, but compare that to \$8 billion over a period of time, which would have put in peril our ability to plan for other capital assets, other assets that are needed by other environments, both mobile and air. That was the rationale for the decision.

Mr. Dionne (Miramichi): I have two questions, Mr. Minister. With regard to the low-level air defence function, which will hopefully remain in Chatham, are you still in negotiations with the Government of New Brunswick with regard to a firing range expansion or a new firing range? Could you tell me what the status of those negotiations is, and which site is to be chosen if that decision has been arrived at?

Mr. McKnight: We are still in discussions with the Government of New Brunswick. The Government of New Brunswick have said that they would give us a decision by fall. I am not sure whether they were specific as to the date. When they are able to give us their decision, and I hope it will be a positive decision as to the location of a new range, then we will be able to proceed, and leave the low-level air defence and the artillery school located in Chatham.

• 1200

I could ask for other comment, but I believe I am accurate and if someone says I am then we will just leave it at that. We are in negotiations at this time. Commitment by January 1990.

Mr. Dionne: I am still having difficulty understanding, Mr. Minister, why until November 21 we were continually told that there would be no reductions in the Canadian Armed Forces but then all of a sudden this crisis in finances appeared and the armed forces had to be cut back. What happened to the government's accounting that it did not know before November 21?

Mr. McKnight: I guess over a period of about eight months four percentage points in interest was one reality. Speaking on behalf of the Department of National Defence, we had reduced our expenditures by \$2.74 billion. That took place, as you know, in the budget of April 26-27 and brought about the necessity of the actions we have enunciated.

Mr. Dionne: I will not abuse my time; I will come back.

Mr. Reimer (Kitchener): Mr. Minister, we have had a lot of discussion today about the cancellation of the nuclear-powered submarines, primarily from a financial perspective. I would like to ask a couple of questions dealing with a related topic, and that is how much, if any,

[Traduction]

Mr. McKnight: Les raisons qui ont été invoquées ont été que l'achat des sous-marins nucléaires aurait entraîné des dépenses de l'ordre de 8 milliards de dollars. Les 5 ou 6 millions de dollars qui ont été engagés pour la planification pour deux ans ne sont pas négligés, mais ils représentent peu par rapport aux 8 milliards de dollars qui auraient dû être dépensés au cours d'une certaine période et qui auraient bloqué les projets d'équipement pour les autres forces, la force mobile et l'armée de l'air. Ce sont les raisons qui ont mené à la décision que vous connaissez.

Mr. Dionne (Miramichi): J'aurais deux questions à vous poser, monsieur le ministre. D'abord, en ce qui concerne la fonction de défense aérienne à basse altitude, et j'espère qu'elle restera à Chatham, êtes-vous toujours en négociation avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick en vue de l'agrandissement du champ de tir ou de l'aménagement d'un nouveau champ de tir? Où en sont les pourparlers actuellement et quel emplacement a été choisi le cas échéant?

Mr. McKnight: Nous sommes toujours en pourparlers avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick. Celui-ci doit nous faire part d'une décision d'ici l'automne. Je ne sais pas si une date précise a été choisie à ce stade-ci. Lorsque nous connaîtrons cette décision, nous espérons qu'elle sera positive pour ce qui est de l'emplacement d'un nouveau champ de tir, nous pourrions aller de l'avant en laissant la fonction de défense aérienne à basse altitude et l'école d'artillerie à Chatham.

Je pourrais demander à quelqu'un de donner un complément de réponse, mais je pense que c'est à peu près la situation. Nous sommes en négociation. Nous devons parvenir à une décision d'ici janvier 1990.

Mr. Dionne: Je ne comprends toujours pas, monsieur le ministre, pourquoi jusqu'au 21 novembre on nous a répété qu'il ne devait pas y avoir de réduction dans les forces armées canadiennes, pour nous informer ensuite tout à coup qu'il y avait une crise financière et qu'on devait retrancher. Qu'a-t-il pu se passer dans les comptes du gouvernement qui n'étaient pas connus avant le 21 novembre?

Mr. McKnight: Eh bien, entre autres choses, il y a eu un changement de quatre points de pourcentage dans les taux d'intérêt sur une période de huit mois. En ce qui concerne le ministère de la Défense nationale, il avait réduit ces dépenses de 2.74 milliards de dollars. C'était dans le cadre du budget du 26-27 avril et il en résultait les mesures que vous connaissez.

Mr. Dionne: Je ne veux pas prendre trop de temps. Je reviendrai sur ce sujet une autre fois.

Mr. Reimer (Kitchener): Monsieur le ministre, nous avons beaucoup parlé aujourd'hui de l'annulation du projet de sous-marins à propulsion nucléaire, en insistant sur l'aspect financier de cette décision. J'aurais quelques questions à vous poser dans une perspective un peu

[Text]

of the cancellation was due to perceived changes occurring in the Soviet Union over the past few years. Has the military threat to North America, either in the north or the Pacific or the east, changed from the Department of National Defence perspective—say today compared to the pre-Gorbachev era? Also, have the Soviets in any way, according to the best of our knowledge, significantly reduced their own building program of not only nuclear-powered but nuclear-equipped submarines over the past two or three years?

Mr. McKnight: Like everyone in Canada, I think the department recognizes—and I recognize and the government recognizes—that a change in the atmosphere has been enunciated in the last 12 to 18 months. I think that is apparent. As to anything that is real, in concrete terms, no, there has not been in our view any real change. But that being said, we recognize there is a change in posture; let us put it that way.

On your second question as to the Soviet Union's activity in continuing in the maritime build-up, they still are producing a nuclear-propelled submarine every 39 to 40 days. They have laid up over 100 nuclear-propelled submarines that either have the capability or are equipped for missile-launching platforms. General Manson I am sure could take a minute and enunciate further upon it, if you wish.

General P.D. Manson (Chief of the Defence Staff, Department of National Defence): Yes, there is indeed evidence of some change in Soviet strategic thinking in a concept they call "defensive sufficiency", where the Soviets proclaim that they are no longer interested in building up their armed forces to the extent that they have a powerful offensive capability. These are proclamations at this stage, and we are watching very carefully to see if there is any substantial change in the military threat posed by the Soviet Union. But we do know, for example, that they are still producing nuclear submarines at a high rate, as the minister just mentioned. Tanks are still coming off the assembly line at the rate of something like 3,000 or more a year.

Perhaps it is just that the Soviet economy has so much momentum that they cannot change overnight, and we will watch that very carefully. We do indeed hope that they are reducing the level of the threat and the level of arms production, but that has not yet been established in any concrete way.

Mr. Reimer: So if I may summarize, the words have changed, the posturing has changed, but the equipment preparation goes on as before.

Gen Manson: In a word, yes. That is an accurate assessment. Some things are happening that we have not yet been able to piece together. Definitely some initial changes appear to be being made within the Soviet Union

[Translation]

différente. Par exemple, dans quelle mesure la décision a-t-elle été due au changement perçu en Union Soviétique au cours des dernières années? Aux yeux du ministère de la Défense nationale, la menace militaire contre l'Amérique du nord, que ce soit au nord, dans la région du Pacifique ou à l'est, a-t-elle évolué par rapport à ce qu'elle était avant Gorbatchev? Les Soviétiques eux-mêmes, selon les renseignements les plus sûrs dont vous disposez, ont-ils réduit de façon importante au cours des deux ou trois dernières années leur programme de construction non seulement de sous-marins à propulsion nucléaire mais également de sous-marins équipés d'armes nucléaires?

M. McKnight: Comme tout le monde au Canada, le ministère constate—le gouvernement tout entier constate—que l'atmosphère a changé au cours des douze ou dix-huit derniers mois. Cependant, le changement est surtout en surface. Concrètement, nous estimons que la situation n'a pas tellement évolué. C'est l'image de l'Union Soviétique qui n'est plus la même.

Pour ce qui est de la construction de nouveaux bâtiments par ce pays, il continue à produire des sous-marins à propulsion nucléaire au rythme d'un sous-marin tous les trente-neuf ou quarante jours. Il a accumulé plus de 100 sous-marins à propulsion nucléaire qui sont capables d'accueillir des plates-formes de lancement de missiles ou qui en sont déjà équipés. Je suis sûr que le général Manson peut donner un complément de réponse à ce sujet.

Général P.D. Manson (chef de l'État-major de la défense, ministère de la Défense nationale): Il semble que la stratégie de l'Union soviétique ait évolué vers un concept appelé "suffisance défensive", dans le cadre duquel elle prétend ne plus être intéressée à ajouter à sa puissante capacité offensive. Ce ne sont cependant que des déclarations pour le moment. Nous surveillons attentivement la situation afin de voir s'il y a un changement important dans la menace militaire que constitue l'Union soviétique. Nous savons en tout cas qu'elle continue à produire des sous-marins nucléaires à un rythme accéléré. Le ministre l'a mentionné, de même, les chars continuent à sortir des usines à un rythme de 3,000 ou plus par année.

Il se peut que ce soit dû au fait que l'économie soviétique est lancée dans cette production sur une grande échelle et qu'elle ne peut pas changer du jour au lendemain. Nous surveillons la situation très attentivement. Nous espérons que la production d'armes et la menace qu'elle représente seront effectivement réduites mais nous n'avons aucune preuve concrète en ce sens pour le moment.

M. Reimer: En résumé, donc, les déclarations ne sont plus les mêmes, mais l'état de préparation matérielle est maintenue à un niveau aussi élevé qu'auparavant.

Gen Manson: En effet. Il y a des événements dont nous n'avons pas encore pu évaluer la signification. Des amorces de changement sont constatées en Union soviétique et dans les pays du Pacte de Varsovie, mais il

[Texte]

and the Warsaw Pact nations, but it is really too early to make judgments about them.

• 1205

The Chairman: Perhaps there is a follow-up question that is necessary, because this becomes one of the very key focal questions of what this committee must undertake, and that is with respect to the question of East-West threat. Obviously the environment has changed. With regard to the reduction of any production of U.S.S.R. and Warsaw Pact equipment, how are we measuring that at the present time? I presume that is by co-operative surveillance—United States and other countries, NATO forces. How far along are we? How optimistic are we with respect to some kind of verification system? Are you optimistic that we can put something in place in the foreseeable future?

Gen Manson: Mr. Chairman, it is an absolutely vital aspect to this whole situation that is developing in the world today, because without adequate verification the West would have to be extremely cautious about reducing the level of its own armed forces. There are, of course, some very effective technical means of estimating the Soviet and Warsaw Pact military establishment. These are used literally day by day, and they produce information that is assessed by NATO allies, again literally day by day.

When it comes to the process of an agreed arms reduction process out of the negotiations that are taking place right now, an essential element of that process will be formal verification procedures. That indeed is part of the negotiations that are going on. But without adequate procedures, mechanisms, and equipment along these lines the West would have to be very cautious indeed. There are some early indications that the amount of resources that would have to be dedicated to verification by the West, and presumably by the East, would be quite substantial. But it is, I suggest, not a bad price to pay for a reduction in armament levels and a reduction in world tensions.

Mr. Rompkey: Have you read the article in *Saturday Night*, the issue before this latest one, about the offset process of defence construction in Canada as opposed to buying off the shelf? And is Canada going to continue with the offset policy of defence construction, or are there significant savings to be made by co-ordinating buys with friendly navies, for example, such as the Australian navy?

Mr. McKnight: There are some projects that this department is involved in with NATO allies—NATO projects in which we are partners. There could be savings by purchasing offshore, but you certainly jeopardize your defence preparedness capability and your industries within Canada and the opportunities for other technologies to be developed by the Department of National Defence

[Traduction]

est vraiment encore trop tôt pour porter un jugement à leur sujet.

Le président: Il y a peut-être lieu de poser une question supplémentaire, car la menace est-ouest est certainement l'une des principales questions sur lesquelles notre comité doit se pencher. L'environnement a évidemment changé. En ce qui concerne la réduction de production d'équipements soviétiques et du Pacte de Varsovie, comment est-ce qu'on évalue tout cela actuellement? Je présume que c'est grâce à une surveillance coopérative—les États-Unis et d'autres pays, les forces de l'OTAN. Quels progrès avons-nous accomplis? Sommes-nous optimistes en ce qui concerne le genre de système de vérification? Sommes-nous optimistes quant à la possibilité de mettre en place un tel système dans un avenir prévisible?

Le général Manson: Monsieur le président, il s'agit d'un aspect absolument vital de toute cette situation qui se développe dans le monde aujourd'hui, car sans vérification adéquate, l'Ouest devrait se montrer extrêmement prudent lorsqu'il s'agit de réduire le niveau de ses propres forces armées. Il y a évidemment des moyens techniques très efficaces d'évaluer les installations militaires soviétiques et du Pacte de Varsovie. On a recours à ces moyens tous les jours et ils produisent des renseignements qui sont évalués par les alliés de l'OTAN, encore une fois tous les jours.

Pour ce qui est du processus de réduction des armements faisant suite aux négociations qui se déroulent actuellement, un élément essentiel de ce processus sera les procédures de vérification officielle. Cela fait effectivement partie des négociations en cours. Mais sans procédures, mécanismes et équipements adéquats, l'Ouest devrait effectivement être très prudent. Il semble que les ressources que l'Ouest, et probablement l'Est aussi, devront consacrer à la vérification devront être assez importantes. Mais je ne pense pas qu'il s'agisse d'un prix trop élevé à payer si l'on veut réduire les niveaux d'armement et les tensions dans le monde.

M. Rompkey: Avez-vous lu l'article de l'avant-dernier numéro du *Saturday Night*, au sujet du processus de compensation de la construction dans le domaine de la défense au Canada par opposition aux achats de matériel tout fait d'avance? Le Canada va-t-il maintenir sa politique à cet égard, ou y aurait-il des économies importantes à réaliser en coordonnant les achats avec la marine de pays amis, par exemple, avec la marine australienne?

M. McKnight: Notre ministère participe à certains projets avec les alliés de l'OTAN—des projets de l'OTAN dans lesquels nous sommes partenaires. Il serait possible de réaliser des économies en faisant des achats à l'étranger, mais l'on mettrait certainement en danger notre capacité de réagir en situation d'urgence et nos industries au Canada de même que les possibilités de

[Text]

expenditures that are used in the commercial sector of Canada, which bring about export dollars and jobs. The savings from buying off the shelf are always appealing. But when you have a time of financial restraint, I believe, for the long-term benefit of Canada, that while we should not attempt to expand that industrial base we have at this time, we should certainly do everything within our power to maintain the industrial base we presently have in Canada.

Mr. Rompkey: The article seemed to suggest that even within the United States it is being found that the offset policy is something of a dead-end street, or at least is something like the person who owns a yacht. They say a yacht is simply a black hole into which you continue to pour money. The article is making the same point about the whole offset program. Once you have a defence industry, as you just made the point, Mr. Minister, you have to keep going. And yet the pattern in the world is with regard to the de-escalation of armaments. So I am wondering how we square the post-cold war period with the whole process of defence construction and the offset process. If you have budgetary constraints that are going to face you in the foreseeable future, are you better off and is Canada better off as a whole? I understand that there are areas of the country—

• 1210

Mr. McKnight: I will try, Mr. Rompkey, to answer your question. Mr. Healy, the ADM Matériel, could certainly spend a lot of time with you and I know would be pleased to answer your question. Briefly, there are offsets that are important in contracts the government enters into with offshore purchases, if you are talking about the industrial benefit offsets that accrue in Canada. Those are not the offsets I was referring to when... benefits rather than offsets, the benefits from maintaining a defence industrial base in Canada.

The other technology that is accrued by this department and by the government in defence expenditures that go on into commercial sectors, you are right, there is a reduction in purchasing around the world in some areas. But the technology that is developed goes on into civilian aircraft, maritime vessels that are not military in nature. Canada does not have the ability to maintain an industrial base in this country unless we have those benefits, because the purchases of the Government of Canada would not maintain separately the industrial defence base that we have in Canada. We hope to be able to expand that through the commercial sector and the non-military sectors with our expenditures.

Mr. Hicks: Perhaps, Mr. Rompkey, we should sit down together and examine the non-amendment put forward in the United States and see if any aspects of it are relevant to Canada.

[Translation]

développer d'autres technologies grâce aux dépenses du ministère de la Défense nationale dans le secteur commercial du Canada, ce qui crée des emplois et des revenus provenant de l'exportation. Les économies réalisées en achetant des produits tout faits sont toujours intéressantes. Mais en période de compressions budgétaires, je crois qu'il serait avantageux pour le Canada à long terme d'essayer de faire tout en notre pouvoir pour maintenir la base industrielle que nous avons au Canada actuellement, bien que nous devions par tous les moyens essayer de l'élargir.

M. Rompkey: Cet article semble dire que même aux États-Unis on constate que la politique de compensation est un peu comme une rue sans issue ou du moins comme un véritable gouffre. Cet article dit la même chose au sujet du programme de compensation. Quand on a une industrie de défense, comme vous venez de le dire, monsieur le ministre, il faut la maintenir. Pourtant, la tendance actuelle dans le monde est plutôt au désarmement. Alors je me demande comment nous concilions la période d'après-guerre froide avec tout le processus de construction de la défense et la politique de compensation. Si l'on doit faire face à des compressions budgétaires dans un avenir prévisible, est-ce préférable pour le Canada en général? Dans certaines régions du pays...

M. McKnight: Monsieur Rompkey, je vais tenter de répondre à votre question. Monsieur Healy, le sous-ministre adjoint—matériel, pourrait certainement passer beaucoup de temps avec vous et je sais qu'il serait heureux de répondre à votre question. Brièvement, il y a certaines compensations qui sont importantes lorsque le gouvernement signe des contrats d'achat à l'étranger, si vous voulez parler des retombées industrielles pour le Canada. Il ne s'agit pas des compensations dont je parlais lorsque... ce sont des retombées plutôt que des compensations, les retombées du maintien d'une base industrielle de la défense au Canada.

L'autre technologie qui est développée par notre ministère et par le gouvernement grâce aux dépenses de la défense qui vont dans les secteurs commerciaux, vous avez raison, il y a une réduction au niveau des achats dans le monde dans certains domaines. Mais la technologie qui est développée est transmise au domaine civil et non militaire, pour les aéronefs et les navires. Le Canada n'a pas la capacité de maintenir une base industrielle à moins d'avoir ces avantages, car les achats du gouvernement ne pourraient maintenir à eux seuls la base industrielle de défense que nous avons ici. Nous espérons pouvoir élargir cette base au secteur commercial et non militaire grâce à nos dépenses.

M. Hicks: Monsieur Rompkey, nous devrions peut-être nous asseoir ensemble et examiner le non-amendement présenté par les États-Unis et voir si certains aspects s'appliquent au Canada.

[Texte]

The Chairman: Order, please. The time runs whether we play with one another or ask questions, whatever.

Mr. Hicks: Mr. Minister, did I hear you announce earlier that there would be no third batch of Canadian patrol frigates?

Mr. McKnight: No, you did not hear me announce it, but if you are looking at the number of six, I think I announced that.

Mr. Hicks: Is Canada going to continue participating in the NFR 90 Program?

Mr. McKnight: Yes, I believe that is an important participation with NATO allies for the long term.

Mr. Hicks: I am finished.

The Chairman: Thank you very much. I would have thought, Mr. Rompkey, a coastal man like you would have known what a snapper was.

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Fontana: I am sure the minister realizes that 20% of the Canadian population is in southwestern Ontario and the only base in southwestern Ontario seems to be London. Six to seven million Canadians would feel much more at ease with the military presence. Are you going to achieve all your savings by reducing the regular forces in CFB London by 238? I understand that the cost of moving that infrastructure is at least \$40 million, \$50 million plus. Could you not achieve the same thing by reducing the regular forces in CFB London, and keeping your \$40 million and using it for badly needed equipment? The same cost saving could be achieved over 15 years by keeping the base there, reducing the manpower, and keeping your \$40 million to use elsewhere.

Mr. McKnight: First of all, I am not accepting your estimates of \$40 million to \$50 million—

Mr. Fontana: I would be prepared to sit down with your official, because he just confirmed that, sir.

Mr. McKnight: I think if you want to check the numbers, it was not confirmed.

Mr. Fontana: Your own documents say \$38 million, Mr. Minister.

Mr. McKnight: We can go on and argue about that. If you reduce the personnel in CFB London, then you further reduce the efficiency of that base, from a military operations point of view. You make a point that there is a large population base located in that part of Canada. Yes, there is. It would be well served from CFB Toronto; CFB Borden—

Mr. Fontana: That is a depot.

Mr. McKnight: CFB Toronto is not a depot.

[Traduction]

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Le temps passe, que vous posiez des questions ou non.

M. Hicks: Monsieur le ministre, vous ai-je bien entendu annoncer plus tôt qu'il n'y aurait pas de troisième série de frégates de patrouille canadiennes?

M. McKnight: Non, vous ne m'avez pas entendu annoncer une telle chose, mais si vous voulez parler du chiffre 6, je pense que je l'ai annoncé.

M. Hicks: Le Canada va-t-il maintenir sa participation au programme NFR 90?

M. McKnight: Oui, je crois qu'il s'agit d'une participation importante avec les alliés de l'OTAN à long terme.

M. Hicks: J'ai terminé.

Le président: Merci beaucoup. J'aurais cru, monsieur Rompkey, qu'un homme comme vous venant du bord de la mer savait ce qu'est une question mordante.

Des voix: Oh, oh.

M. Fontana: Je suis certain que le ministre se rend compte que 20 p. 100 de la population canadienne vit dans le sud-ouest de l'Ontario et que la seule base dans cette région se trouve à London. Les six à sept millions de Canadiens qui vivent dans cette région se sentiraient beaucoup plus à l'aise s'il y avait une présence militaire. Est-ce que vous allez réaliser toutes vos économies en réduisant de 238 les forces régulières de la base de London? Je crois comprendre qu'il en coûtera au moins 40 à 50 millions de dollars pour déplacer cette infrastructure. Ne pourriez-vous pas réaliser les mêmes économies en réduisant les forces régulières à la base de London, en gardant vos 40 millions de dollars et en les utilisant pour acheter de l'équipement dont vous avez vraiment besoin? Vous pourriez réaliser les mêmes économies sur 15 ans en gardant la base militaire là-bas, en réduisant la main-d'oeuvre et en gardant vos 40 millions que vous pourriez utiliser ailleurs.

M. McKnight: D'abord, je ne suis pas d'accord lorsque vous parlez de 40 à 50 millions de dollars. . .

M. Fontana: Je suis prêt à en discuter avec votre collaborateur, car il vient tout juste de le confirmer, monsieur.

M. McKnight: Si vous voulez bien vérifier les chiffres, ce n'est pas ce qu'on a confirmé.

M. Fontana: Dans vos propres documents, vous parlez de 38 millions de dollars, monsieur le ministre.

M. McKnight: Nous pourrions en discuter longtemps. Si l'on réduit le personnel à la base de London, alors on réduit davantage l'efficacité de cette base, du point de vue des opérations militaires. Vous dites qu'il y a une importante base de population dans cette région du Canada. C'est effectivement le cas. Elle sera bien desservie par la base de Toronto; la base de Borden. . .

M. Fontana: C'est un dépôt.

M. McKnight: La base de Toronto n'est pas un dépôt.

[Text]

Mr. Fontana: Well, it hardly functions as a military base.

• 1215

Mr. McKnight: I offer to all committee members who feel they may have a lack of understanding about CFB Toronto an opportunity to tour those facilities and see the importance of that operation to Canada's defence security.

The other thing that is very important to recognize is the very real operational benefits that come from transferring RCR to its headquarters. It will be co-located with its headquarters. It will be close to the training area—there is no training area for RCR in London—and they are closer to their air transport depot. They are closer to CFB Trenton for rapid deployment. So from an operational point of view, there are very real benefits to that transfer.

Mr. Darling: When the nuclear-powered submarine was cancelled, the latest rumour, whether or not it was dreamed up by someone, was that the Defence Department were now looking at purchasing Australian submarines. I would like to know about that. Then there are our three Oberon submarines, which have pretty well reached obsolescence and I assume can be held together only with extra paint on the hulls to fix the cracks and so on and putty and bailing wire. What are you going to do when they have reached the end of the rope? We are told that a balanced navy means there should be some boats that can travel underwater, and I do not mean somebody with just snorkels and a canoe.

Mr. McKnight: Mr. Darling, when the decision is made as to the mix of maritime force that will be acquired in the future, the department will assess all options, not just the one you mentioned. We will assess all options.

As to the Oberons, they have been limited, but limited very marginally, in their depth, which does not impair their efficiency. They are under retrofit at all times. It is not a matter of holding them together with paint, and I know you were smiling when you said that. There is a need—and there would have been a need if we had been proceeding with the SSNs—to continue to give life extension to the three Oberons we have at this time, and we will continue to do that until we have replacement boats.

Mr. Darling: How long can they last?

Mr. McKnight: Until 1995 or 1997.

Mr. Darling: That is only six years.

The Chairman: To the minister, on behalf of the committee, I express our thanks to you and your officials

[Translation]

M. Fontana: Eh bien, elle ne fonctionne certainement pas comme une base militaire.

M. McKnight: J'invite tous les membres du Comité qui ont le sentiment de ne pas bien comprendre le rôle de la BFC de Toronto à en visiter les installations; cela leur permettra de voir l'importance de cette base pour la sécurité de la défense du Canada.

L'autre point qu'il est très important de bien comprendre, c'est que le transfert du RCR à son quartier général présente des avantages très réels sur le plan opérationnel. Cela lui permettra de se trouver au même endroit que son quartier général, et à proximité de la zone d'entraînement—le RCR n'en a pas à London—et il est également plus proche de son dépôt de transport aérien, ainsi que de la BFC de Trenton en cas de déploiement rapide. Du point de vue opérationnel, ce transfert présente donc de très réels avantages.

M. Darling: Depuis l'abandon du projet d'achat de sous-marins nucléaires, il y a une rumeur qui court, réelle ou non, selon laquelle le ministère de la Défense envisagerait maintenant d'acheter des sous-marins australiens. J'aimerais avoir des éclaircissements là-dessus. Il y a aussi nos trois sous-marins Oberon, et qui sont pratiquement dépassés, et qui, avec toutes leurs fissures, ne tiennent qu'à coups de mastic, de fils de fer et de couches de peintures supplémentaires. Q'avez-vous l'intention de faire lorsqu'ils seront au bout du rouleau? D'après ce qu'on nous dit, une marine bien équilibrée a besoin de bâtiments capables de voyager sous l'eau, et cela ne veut pas dire qu'il suffit d'avoir quelqu'un équipé d'un canoë et de snorkels.

M. McKnight: Monsieur Darling, lorsqu'on décidera de la composition des forces maritimes qui donneront lieu à des achats à l'avenir, le ministère évaluera toutes les options possibles, et pas seulement celles que vous avez mentionnées. Je dis, toutes les options.

Quand aux Oberon, la profondeur de leurs plongées a été très légèrement limitée, mais cela ne nuit en rien à leur efficacité. Ils font l'objet d'un programme de reconditionnement permanent; il ne s'agit donc pas de les faire tenir avec une couche de peinture supplémentaire, encore que je sache bien que vous plaisantiez en disant cela. Il demeure nécessaire—et cela aurait également été le cas si nous avions donné suite à l'achat de sous-marins nucléaires—de prolonger la vie utile des trois sous-marins Oberon que nous avons en ce moment, et nous continuerons à le faire jusqu'à ce que nous puissions les remplacer.

M. Darling: Combien de temps peuvent-ils encore tenir?

M. McKnight: Jusqu'en 1995 ou 1997.

M. Darling: Il ne vous reste que six années.

Le président: Au nom du Comité, je remercie le ministre et ses collaborateurs d'avoir bien voulu

[Texte]

for being here today. To the committee members, we have some work yet to do. We have to ask ourselves the question with respect to the votes and reporting to the House, and so I ask members to stay. After that portion of the business, we then have some procedural and organizational requirements of the committee that we need to undertake for a few moments.

Mr. McKnight: Mr. Chairman, this is the first opportunity I have had to express to this committee my appreciation and the appreciation of the government for the service of General Manson over some 37 years serving the people of Canada in our military, the last three as the Chief of Defence Staff of Canada. I want to take this opportunity in committee for the future record to express my sincere appreciation and the government's deep appreciation of that service over that period of time by a great Canadian.

The Chairman: Thank you very much, Minister.

Members of the committee, what is before us at the present time is the question of the votes as they relate to Veterans Affairs and the votes under National Defence.

• 1220

Mr. Hicks: I move that everything on this sheet carry.

VETERANS AFFAIRS

Veterans Affairs Program

Vote 1—Operating expenditures..... \$392,769,000

Vote 5—Grants and contributions..... \$1,286,693,000

Canadian Pension Commission Program

Vote 10—Program expenditures..... \$3,914,000

Bureau of Pensions Advocates Program

Vote 15—Program expenditures..... \$5,332,000

Veterans Appeal Board Program

Vote 20—Program expenditures..... \$2,394,000

Votes 1 to 20 inclusive agreed to

NATIONAL DEFENCE

Department

Vote 1—Operating expenditures..... \$7,497,290,000

Vote 5—Capital expenditures..... \$2,668,976,000

Vote 10—Grants and contributions..... \$218,798,000

Emergency Preparedness Canada

Vote 15—Operating expenditures..... \$11,425,000

Vote 20—Grants and contributions..... \$6,618,000

Votes 1 to 20 inclusive agreed to

[Traduction]

comparaître aujourd'hui. Quant aux membres du Comité, je leur rappelle que nous avons encore du travail à faire. Il nous reste à examiner la question des crédits et du rapport à la Chambre; je demande donc aux membres de ce Comité de bien vouloir rester. Après cela, nous devons consacrer quelques moments à l'examen de certains besoins dans le domaine des procédures et de l'organisation de ce Comité.

M. McKnight: Monsieur le président, c'est la première occasion qui me soit offerte d'exprimer devant ce Comité combien le gouvernement et moi-même avons apprécié les services rendus au peuple du Canada par le général Manson pendant plus de 37 années de vie militaire, dont les trois dernières comme chef de l'État-major de la défense du Canada. Je saisis cette occasion devant le Comité, pour exprimer ma sincère gratitude et la profonde gratitude du gouvernement pour les services rendus pendant tant d'années par un grand Canadien.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Messieurs les membres du Comité, nous devons maintenant examiner les crédits des Affaires des anciens combattants et de la Défense nationale.

M. Hicks: Je propose que tout ce qui se trouve sur cette feuille soit adopté.

AFFAIRES DES ANCIENS COMBATTANTS

Programme des anciens combattants

Dépenses de fonctionnement..... \$392,769,000

Crédit 5—Subventions et contributions. \$1,286,693,000

Programme de la Commission canadienne des pensions

Crédit 10—Dépenses du programme..... \$3,914,000

Programme du Bureau de services juridiques des pensions

Crédit 15—Dépenses du programme..... \$5,332,000

Programme du Tribunal d'appel des anciens combattants

Crédit 20—Dépenses du programme..... \$2,394,000

Les crédits 1 à 20 inclusivement sont approuvés.

DÉFENSE NATIONALE

Ministère

Crédit 1—Dépenses de fonctionnement. \$7,497,290,000

Crédit 5—Dépenses en capital..... \$2,668,976,000

Crédit 10—Subventions et contributions.. \$218,798,000

Protection civile Canada

Crédit 15—Dépenses de fonctionnement.... \$11,425,000

Crédit 20—Subventions et contributions..... \$6,618,000

Les crédits 1 à 20 inclusivement sont approuvés

[Text]

The Chairman: Shall I report to the House the main estimates under Veterans Affairs and National Defence for the fiscal year ending March 31, 1990?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: I shall do that. Committee members, we really have one final thing to do before the House recesses for the summer. With respect to the desire of the committee to have before the House the considerations for travel, so that there be some budget in place, do you want to. . . ?

If we are going to go into planning and procedures, perhaps it should be noted that we are going in camera. I will now adjourn the public portion of our proceedings.

[Translation]

Le président: Dois-je faire rapport à la Chambre du budget principal des dépenses des Affaires des anciens combattants et de la Défense nationale pour l'année financière prenant fin le 31 mars 1990?

Des voix: Approuvé.

Le président: Je le ferai donc. Messieurs les membres du Comité, nous avons une dernière question à régler avant que la Chambre ne s'ajourne pour l'été. En ce qui concerne le désir exprimé par le Comité de soumettre à la Chambre ses considérations relatives aux voyages, de manière à assurer la mise en place d'un budget, désirez-vous. . .

Si nous passons maintenant à la planification et aux procédures, il convient peut-être de noter que nous allons travailler à huis clos. Je suspens maintenant la partie publique de nos délibérations.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Department of National Defence:

General P.D. Manson, Chief of Defense Staff;

Major General W.E.R. Little, Chief, Logistics Doctrine
and Operations;

E.J. Healy, Assistant Deputy Minister (Material).

TÉMOINS

Du ministère de la Défense nationale:

Général P.D. Manson, chef de l'état-major de la
Défense;

Major-général W.E.R. Little, chef, Doctrine et
Opérations de logistique;

E.J. Healy, sous-ministre adjoint (Matériels).

Issue No. 5

Thursday, September 28, 1989

Thursday, October 19, 1989

Chairman: Arnold Malone

Fascicule n° 5

Le jeudi 28 septembre 1989

Le jeudi 19 octobre 1989

Président: Arnold Malone

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

National Defence and Veterans Affairs

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent de la*

Défense nationale et des affaires des Anciens combattants

RESPECTING:

Future business of the Committee

Pursuant to Standing Order 108(2), a study of
Canada's Maritime Sovereignty

CONCERNANT:

Travaux futurs du Comité

Conformément à l'article 108(2) du Règlement,
étude de la souveraineté maritime canadienne

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989

STANDING COMMITTEE ON
NATIONAL DEFENCE AND
VETERANS AFFAIRS

Chairman: Arnold Malone

Vice-Chairman: Marc Ferland

Members

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Patricia Russell

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE
NATIONALE ET DES AFFAIRES
DES ANCIENS COMBATTANTS

Président: Arnold Malone

Vice-président: Marc Ferland

Membres

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Patricia Russell

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, SEPTEMBER 28, 1989
(8)

[Text]

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met *in camera* at 11:02 o'clock a.m., this day, in Room 306, West Block, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Derek Blackburn, Stan Darling, Maurice Dionne, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone and Bill Rompkey.

In attendance: From the Library of Parliament: Wolfgang Koerner, Researcher; Michel Rossignol, Researcher. *From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade:* David Lord, Researcher.

The Committee considered its future business.

At 12:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, OCTOBER 19, 1989
(9)

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met at 3:32 o'clock p.m., this day, in Room 371, West Block, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Derek Blackburn, Stan Darling, Maurice Dionne, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone, Fred Mifflin and William Rompkey.

Acting Member present: Suzanne Duplessis for Marc Ferland.

In attendance: From the Library of Parliament: Wolfgang Koerner, Researcher; Michel Rossignol, Researcher. *From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade:* David Lord, Researcher.

Witnesses: From the Department of National Defence: General John de Chastelain, Chief of the Defence Staff; Vice Admiral Robert E. George, Commander MARCOM; Rear Admiral Denis Boyle, Chief, Engineering and Maintenance; Lt. General David Huddleston, Deputy Chief of the Defence Staff; Vice Admiral Charles Thomas, Vice Chief of the Defence Staff.

The Committee commenced consideration of Canada's Maritime Sovereignty.

General John de Chastelain made a statement, and with the other witnesses, answered questions.

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 28 SEPTEMBRE 1989
(8)

[Traduction]

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit à huis clos aujourd'hui, à 11 h 02, dans la pièce 306 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence d'Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présents: Derek Blackburn, Stan Darling, Maurice Dionne, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone et Bill Rompkey.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner et Michel Rossignol, attachés de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, attaché de recherche.

Le Comité passe en revue ses travaux futurs.

À 12 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 19 OCTOBRE 1989
(9)

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit aujourd'hui, à 15 h 32, dans la pièce 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence d'Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présents: Derek Blackburn, Stan Darling, Maurice Dionne, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone, Fred Mifflin et William Rompkey.

Membre suppléant présent: Suzanne Duplessis remplace Marc Ferland.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner et Michel Rossignol, attachés de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, attaché de recherche.

Témoins: Du ministère de la Défense nationale: le général John de Chastelain, chef de l'État-major de la Défense; le vice-amiral Robert E. George, commandant du Commandement maritime à Halifax; le contre-amiral Denis Boyle, chef, Génie et maintenance; le lieutenant-général David Huddleston, sous-ministre adjoint associé; le vice-amiral Charles Thomas, vice-chef de l'État-major de la Défense.

Le Comité commence l'examen de la souveraineté maritime du Canada.

Le général John de Chastelain fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

At 5:28 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

A 17 h 28, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Patricia Russell
Clerk of the Committee

La greffière du Comité
Patricia Russell

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Thursday, October 19, 1989

• 1533

The Chairman: Order, please. We are now starting on the first of some examinations that will lead to the question of a study on marine sovereignty, basically the sovereignty of Canada's ocean shores and the sovereignty of our country.

This committee has had, in preparation for this moment and those that follow, a number of in camera meetings in which we have had discussions not only about the changing role between East and West, between NATO and Warsaw, and the state of the situation as it might impact upon the defence of our nation from the traditional perspective of a military challenge, but also we have had discussions relating to more modern-day threats, such as the increasing and ever-prevalent questions of terrorism, the fact of interdiction of drugs that come in that also threaten our sovereignty, the questions of ocean resources and whether or not there is any requirement there for the military of Canada, and a host of other questions that may well become a part of this study as we examine, in an ever-changing world, where there is a role for Canada's national defence in the protection of the sovereignty of Canada. So it is with particular pleasure today that I welcome our witnesses.

• 1535

This committee next week will start with an examination in Halifax. Following that, we will be moving to the west coast of Canada to ask questions again, both on the traditional on and whether or not there is a potential for some change of role with regard to new challenges to sovereignty, and hope that this may lead to some committee decisions later.

I would like, though, before introducing our special guest, to introduce two of our interns who are here today and who have been working with us. Nicholas Swales has a baccalaureate in history and economics from the University of Oxford in England and is completing an MA in international affairs at Carleton. He is working with our Parliamentary Centre. Donald Boudreault is a graduate in business administration at the University of Quebec and has a masters degree in politics at the University of Montreal.

It is now my pleasure to introduce General John de Chastelain. I would ask you, General, to introduce those people who are with you today. I presume you will want to make a few comments to the committee, and after that the committee will ask questions of you. We want to start by thanking you for being here, and we very much look forward to what evidence you may impart to us today.

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 19 octobre 1989

Le président: La séance est ouverte. Nous entamons aujourd'hui des délibérations qui aboutiront à une étude sur la souveraineté maritime, c'est-à-dire la souveraineté des côtes et du territoire du Canada.

En guise de préparation, le comité a tenu des séances à huis clos au cours desquelles nous avons discuté, outre l'évolution des rapports entre l'Est et l'Ouest, c'est-à-dire entre des pays membres de l'OTAN et ceux du pacte de Varsovie, la conjoncture et ce qu'elle signifie du point de vue des mesures militaires prises jusqu'à maintenant pour la défense de notre territoire et à cela se sont ajoutées des discussions concernant des menaces plus récentes, notamment les actes de terrorisme de plus en plus dévastateurs et fréquents, le trafic de la drogue qui menace également notre souveraineté, la question des ressources marines et celles de l'opportunité d'une intervention militaire de la part du Canada à cet égard, de même que toute une gamme de questions connexes que l'on jugera peut-être bon d'aborder dans cette étude et qui nous serviront à examiner le rôle de la Défense nationale canadienne pour protéger la souveraineté du territoire dans ce monde en perpétuelle évolution. C'est dans ce contexte donc que j'ai l'honneur d'accueillir nos témoins aujourd'hui.

Le Comité aura des délibérations d'abord à Halifax. Ensuite, nous irons sur la côte ouest pour nous renseigner à la fois sur le rôle actuel et éventuel de protection de notre souveraineté dans un nouveau contexte, dans l'espoir que ceci permettra au Comité de prendre plus tard des décisions.

Avant de présenter nos témoins, je voudrais présenter deux stagiaires parlementaires qui travaillent avec nous. Nicholas Swales a un baccalauréat en histoire et en sciences économiques de l'Université d'Oxford en Angleterre et il est en train de terminer sa maîtrise en relations internationales à l'Université Carleton. Il travaille pour le centre parlementaire. Donald Boudreault est diplômé en administration des affaires de l'Université du Québec et il a une maîtrise en sciences politiques de l'Université de Montréal.

J'ai l'honneur de présenter le général John de Chastelain. Je vous demanderais maintenant, mon général, de présenter vos collègues. Vous voudrez sans doute faire quelques remarques, après quoi les membres du Comité vous poseront des questions. Nous vous remercions d'être venu et nous écouterons avec intérêt ce que vous avez à nous dire.

[Text]

General John de Chastelain (Chief of Defence Staff, Department of National Defence): Mr. Chairman, thank you very much. On my right is Vice-Admiral C.M. Thomas, who is the Vice-Chief of the Defence Staff, and who until recently was the commander of Maritime Command. On his right is Lieutenant-General David Huddleston, who is the Deputy Chief of Defence Staff. You will understand that means he is in charge of operations at National Defence headquarters. On my left is Vice-Admiral George, who is now the commander of Maritime Command, who until recently was the commander of Maritime Command Pacific, but is now in Halifax. On his left is Rear Admiral Dennis Boyle, who is the chief of engineering and maintenance and who works on the staff of the assistant deputy minister, matériel.

Mr. Chairman, you will note that not only do I have the senior representation of the military side of headquarters with me, but the representation also does reflect a maritime aspect of the nature of the subject we have chosen today.

If I might, Mr. Chairman, I do have an opening statement. With your indulgence, I will read it. It is fairly brief. Also with your indulgence, it is in journalese—in other words, in point-form, rather than a lengthy discourse.

Ladies and gentlemen, I welcome the opportunity to appear before you as part of your recently launched study of Canada's maritime sovereignty. You will know, of course, this is one of the topics that has received considerable attention within National Defence in the months following the budget. As the minister announced last April, the cuts in defence spending mean that we will not be able to implement the programs outlined in the 1987 white paper as fully, or as quickly, as anticipated.

To effect the change these cuts demand, we are in the middle of a major review of all aspects of our program aimed at bringing it into line with the available funding. We have not found the going easy, and we still have a way to go. As you know, over the next 5 years National Defence will receive \$2.74 billion less than had been anticipated. However, the government objectives outlined in the 1987 white paper remain valid. This document will continue to form the basis of our defence thinking. If I might put the question to myself, what does remain valid, I would add that Canadian security is based upon three pillars: defence and collective security, arms control and disarmament, and thirdly, the peaceful resolution of disputes. The Defence Department and the Canadian Forces will continue to contribute to that policy by what they do in areas of strategic deterrence, conventional defence, sovereignty, peacekeeping and arms control.

[Translation]

Le général John de Chastelain (chef de l'État-major de la Défense, ministère de la Défense nationale): Monsieur le président, merci beaucoup. Le vice-amiral C.M. Thomas, qui est vice-chef de l'État-major de la Défense est à ma droite; jusqu'à récemment il dirigeait le commandement maritime. Le lieutenant-général David Huddleston, qui est sous-chef de l'État-major de la Défense, est à sa droite. C'est lui qui est responsable des opérations au Quartier général de la Défense nationale. Le vice-amiral George, qui dirige maintenant le commandement maritime, est à ma gauche; jusqu'à tout récemment il était commandant du commandement maritime du Pacifique mais il est maintenant posté à Halifax. Le vice-amiral Dennis Boyle, qui est chef du génie et de l'entretien et qui travaille dans l'équipe du sous-ministre adjoint responsable du matériel, est à sa gauche.

Monsieur le président, on constatera qu'en plus de hauts gradés du Quartier général militaire sont présents ici avec moi, des responsables de la défense maritime et ce à cause de la nature particulière du sujet à l'étude aujourd'hui.

Effectivement, monsieur le président, je vais faire une déclaration préliminaire. Avec votre permission, je la lirai. Elle n'est pas très longue et j'espère que vous ne vous formaliserez pas du fait qu'elle est en style télégraphique, constituée d'une liste de points, plutôt que d'être sous forme de discours continu.

Mesdames et messieurs, c'est avec vif intérêt que nous comparaissons devant le Comité à l'occasion de l'étude de la souveraineté maritime du Canada que vous avez entreprise récemment. Vous savez sans aucun doute que c'est un aspect qui a fait l'objet d'une attention considérable au ministère de la Défense nationale dans les mois qui ont suivi le budget. En avril dernier, le ministre a annoncé des réductions dans les dépenses de défense et cela signifie que nous ne pourrons pas mettre en oeuvre aussi exhaustivement et rapidement que prévu les programmes annoncés dans le Livre blanc de 1987.

Pour concrétiser les modifications que nécessitent ces réductions, nous sommes en train de procéder à un examen approfondi de tous les aspects de notre programme pour qu'il soit conforme à nos crédits actuels. Ce n'est pas une tâche facile et nous ne sommes pas au bout de nos peines. Vous n'ignorez pas que la Défense nationale recevra, au cours des cinq prochaines années 2,74 milliards de dollars de moins que prévu. Néanmoins, le gouvernement maintient les objectifs annoncés dans le Livre blanc de 1987. C'est sur ce dernier que nous continuerons de fonder nos politiques de défense. Avant de se demander quels objectifs sont maintenant, il faut préciser que la sécurité du Canada est fondée sur trois éléments fondamentaux: la défense et la sécurité de tous, le contrôle des armements et le désarmement, et troisièmement, la résolution pacifique des conflits. Le ministère de la Défense et les Forces canadiennes continueront de mettre en oeuvre cette politique grâce à des mesures de dissuasion stratégiques, de défense

[Texte]

[Traduction]

classique, de maintien de la souveraineté et de la paix et de contrôle des armements.

• 1540

Canada remains committed to collective security within the NATO alliance and through our NORAD arrangement with the United States. Canadian Forces will continue to operate in North America, in Europe and at sea as part of the NATO alliance.

Regrettably, the achievement of some defence policy goals will be delayed. Some programs have been cancelled or reduced in size. Others, as you know, are on hold.

Some changes were announced at the time of the budget. The cancellation of the project to acquire nuclear-propelled submarines has received the most attention publicly in the media. There were others. For example, projects for the Canadian Forces light helicopter, additional battlefield night observation devices, additional CF-18 aircraft and the unmanned airborne surveillance and target acquisition system have been cancelled, as examples. The project for northern terrain vehicles, the equipment to outfit electronic countermeasures training aircraft and land force radios have been reduced in size.

En revanche, le programme de modernisation de la défense aérienne de l'Amérique du Nord sera mis en oeuvre conformément à nos plans actuels.

Pour l'immédiat, votre Comité apprendra avec intérêt que le programme relatif aux frégates canadiennes de patrouille se poursuit. Deux lots de six navires sont actuellement en construction, soit 12 navires au total. Grâce à ces frégates modernes, les Forces canadiennes apporteront une contribution importante à la défense nationale, mais aussi à la défense collective sous l'égide de l'alliance de l'OTAN.

On s'affaire actuellement à moderniser les quatre destroyers de la classe Tribal actuellement en service afin de les doter de moyens améliorés de défense aérienne pour le compte de la flotte et d'installations pour le contrôle technique d'autres navires.

L'étape de la définition du projet destiné à doter la réserve navale de moyens de contre-minage avancés bouge à grands pas. C'est à cette étape que nous choisirons le principal entrepreneur canadien qui sera chargé de mettre le projet à exécution. Les premiers des 12 bâtiments de défense côtière sont censés être livrés au début de 1990.

Le projet d'un nouvel aéronef embarqué en est également à l'étape de la définition. On s'attend à ce que la livraison de ces hélicoptères modernes, dont les capacités sont destinées à compléter celles des nouvelles frégates et des destroyers modernisés, s'étalera du milieu jusqu'à la fin de l'année 1990.

Le Canada adhère toujours aux principes de la sécurité collective par ses engagements envers l'OTAN et sa participation au NORAD avec les États-Unis. Les Forces canadiennes poursuivront leurs opérations en Amérique du Nord, en Europe et en mer conformément à nos engagements envers l'OTAN.

Malheureusement, certains objectifs de notre politique de défense seront reportés, certains programmes seront annulés ou comprimés. D'autres programmes par contre ont été mis en veilleuse.

Au moment de l'annonce du budget, on a également annoncé d'autres modifications comme l'annulation du projet d'acquisition de sous-marins à propulsion nucléaire dont on avait beaucoup parlé dans la presse. D'autres aussi ont été abandonnés, comme par exemple l'hélicoptère léger des Forces canadiennes, les dispositifs d'observation nocturne de champs de bataille, des CF-18 supplémentaires et le système automatique de surveillance et d'acquisition d'objectifs pour n'en citer que quelques-uns. Les véhicules nordiques, l'équipement destiné à l'appareil d'entraînement aux contre-mesures électroniques et les postes de radio destinés aux forces terrestres sont tous des projets dont on a réduit l'ampleur.

On the other hand, the North American Air Defence modernization program will be implemented as currently planned.

Of immediate interest to your Committee, the Canadian Patrol Frigate is currently being built in two batches of six for a total of 12. These are modern frigates capable of making a significant contribution to our national and international commitments.

The four existing Tribal class destroyers are being modernized to provide them with an updated air defence capability and with facilities for the technical control of other ships.

The Naval reserve mine counter-measures project is well into project definition. In this phase, we will select the Canadian prime contractor who will implement the project. Delivery of the first of twelve maritime coastal defence vessels is expected in the early 1990s.

The new shipborn aircraft project is also in project definition. The delivery of these modern helicopters, designed to complement the capabilities of the new frigates and modernized destroyers, is expected in the mid to late 1990s.

[Text]

Other more immediate acquisition projects have come or are coming to fruition. HMCS *Anticosti* and HMCS *Moresby* have been acquired to give the naval reserve a chance to gain interim experience and training in mine countermeasures. We have purchased the former HMS *Olympus*, an Oberon class submarine, from the United Kingdom to improve our in-harbour submarine training. This vessel is now an extension of the fleet school in Halifax. She will not go to sea. Three Arcturus aircraft will be acquired to provide unarmed Arctic and maritime surveillance.

Turning, Mr. Chairman, to the other environments, Canadian Forces will stay in Europe and the current level of personnel and equipment will be maintained. We will stand by our commitments. We will not, however, build up our military strength in Europe as had been anticipated in the white paper. Our policy in the short term for equipment acquisition for that role will be to pause. For example, we have put on hold plans to acquire a new Main battle tank and other items of equipment for our land and air forces in Europe.

With respect to the NATO northern region, we will maintain our commitment of an infantry battalion group to northern Norway. As for international peacekeeping, we shall continue to participate in the many operations in which we are presently engaged. We will also ensure that we have the resources to respond to appropriate requests for peacekeeping forces whenever they arise and whenever they are needed.

• 1545

With respect to the strength of the primary reserve, we will fall short of achieving our white paper target of 65,000. We will cancel some planned acquisitions of new equipment. We will, however, continue to develop and implement the total force concept.

In the face of fiscal restraint, we will have to find out of personnel costs some of the money to pay other bills and to generate money for our re-equipment program. We will abandon our plans to expand the regular force to 90,000, and indeed, we will move towards a somewhat smaller regular force. We will close seven Canadian Forces bases and stations in Canada and reorganize the functions of seven others. This will allow us to reduce costs and operate more efficiently. A new defence program cannot be produced overnight, and naturally we could not put the defence services program on the back burner while we undertook the detailed planning we need, so indeed we are proceeding with projects at the moment.

Thus, since the budget, the government has announced four major Crown projects. We have funded the project definition contracts for the 12 maritime coastal defence vessels I mentioned earlier. We are purchasing three Arctic and maritime surveillance aircraft for the roles I mentioned earlier. The minister has announced the

[Translation]

D'autres projets d'acquisition ont été menés à bien ou sont en train de l'être. On a fait l'acquisition des NCSM *Anticosti* et *Moresby* pour que le réservistes de la Marine puissent s'initier à la théorie et à la pratique des mesures de contre-minage. Nous avons acheté au Royaume-Uni le sous-marin *Olympus* de classe Oberon qui servira à la formation des sous-marinières au port. Ce navire vient s'ajouter à la flotte de formation de Halifax et n'ira jamais en mer. Trois appareils *Arcturus* ont été achetés pour la surveillance dans l'Arctique et en mer.

Monsieur le président, les Forces canadiennes se maintiendront en Europe avec les mêmes effectifs et le matériel ne changera pas. Nous ne reviendrons pas sur nos engagements mais toutefois, contrairement à ce qui avait été prévu dans le Livre blanc, nos effectifs militaires en Europe n'augmenteront pas. Nous cesserons dans l'immédiat l'acquisition de matériel pour l'Europe. Par exemple, nous avons mis en veilleuse le projet d'acquisition d'un nouveau char de combat et d'autres gros matériels qui auraient servi à nos forces terrestres et aériennes stationnées en Europe.

Nous respecterons notre engagement de déployer un bataillon d'infanterie dans le nord de la Norvège qui fait partie de la région septentrionale du territoire de l'OTAN. Nous continuerons de participer aux nombreuses missions de maintien de la paix dans lesquelles nous sommes engagés actuellement. Nous allons également veiller à disposer des ressources nécessaires pour répondre à des demandes éventuelles de missions de maintien de la paix.

Nous serons loin d'atteindre l'objectif de 65,000 pour les effectifs de la première réserve, comme l'annonçait le Livre blanc. Nous allons annuler l'acquisition prévue de nouveau matériel mais toutefois, nous retenons le principe de force totale.

Les compressions budgétaires nous forceront à réduire nos coûts en personne pour trouver l'argent nécessaire au paiement d'autres facture et au programme de remplacement du matériel. Nous renonçons à notre projet de faire passer les forces régulières à 90,000 personnes et en fait, la force régulière sera désormais un peu moins importante. Sept bases et stations au Canada seront fermées et les activités de sept autres seront réorganisées. En réduisant ainsi les coûts, nos opérations seront plus efficaces. Un nouveau programme de défense ne se fait pas du jour au lendemain et, comme il se doit, nous ne pouvons pas mettre le programme des services de défense au rancart pendant que nous procédons à une planification détaillée, si bien qu'à cet égard, les projets se poursuivent pour l'instant.

Depuis le budget, le gouvernement a annoncé quatre grands projets de la Couronne. Nous avons financé des contrats de définition de projet pour les 12 bâtiments de défense côtière dont on a parlé tout à l'heure. Nous sommes en train d'acheter trois appareils de surveillance dans l'Arctique et en mer dont j'ai précisé le rôle tout à

[Texte]

purchase of 221 light-armoured vehicles for the militia, and approval in principle has been given for upgrading the Canadian Forces supply system.

Many other decisions on capital projects, however, must await the completion of our major program review. For example, at the time of the budget the government coupled the announcement of the cancellation of the SSN program with a commitment to examine alternatives for the continued rebuilding of an effective navy. This program review is being undertaken as part of the overall program review within the department.

In this regard, I should point out that our maritime responsibilities have not changed. We are still responsible for surveillance and maritime defence in three large ocean areas whose total area exceeds the land mass of our nation. The three-ocean concept enunciated in the white paper was a very positive, imaginative and forward-looking framework for Canadian maritime defence. Despite changes in the international scene and the financial climate at home, that concept remains valid. However, its implementation, Mr. Chairman, you will understand, will be a great challenge.

Pour ce faire, les Forces maritimes canadiennes devront disposer, dans une proportion adéquate, des éléments qui leurs sont essentiels. Ici je parle des navires, des avions, des sous-marins et des installations fixes. Comment atteindre le juste équilibre? Voilà une des questions clés que soulève le présent examen du programme.

Si nous voulons conserver des Forces armées efficaces, il faut nous doter d'un plan à long terme équilibré et cohérent qui exigera la collaboration d'experts dans de nombreux domaines de la défense nationale. Nous devons en outre tenir compte des avis exprimés par d'autres organismes gouvernementaux, par nos alliés, ainsi que par le public canadien.

Le programme des services de défense est un plan complexe et inextricable de répartition des diverses ressources: capital, personnel, opérations et maintenance entre les éléments terre, mer et air, au Canada comme à l'étranger, dans le cadre des engagements envers NORAD et l'OTAN, aussi bien que pour les missions de maintien de la paix.

The planning must take into account commitments, both national and international, existing equipment and emerging technologies, other government priorities, the plans of our allies, not to mention the lives of the 146,000 Canadians we employ. Furthermore, our force planners are trying to craft this complex program at a time of great uncertainty on the international scene, when the rate of change has greatly accelerated. Thus, it is difficult for us to come up with quick decisions.

The process we are using, known as the defence planning and force development process, is necessarily

[Traduction]

l'heure. Le ministre a annoncé l'achat de 221 véhicules blindés légers pour la milice et il a approuvé en principe l'amélioration du système d'approvisionnement des Forces canadiennes.

La décision concernant bien des projets d'équipement ne viendra qu'une fois notre examen des programmes terminé. Par exemple, quand le gouvernement a annoncé l'annulation du programme de sous-marins, il a ajouté qu'il s'engageait à examiner des solutions de rechange pour poursuivre un reconditionnement efficace de notre marine. Cet examen s'inscrit dans l'étude plus vaste qui se poursuit au ministère.

À cet égard, il faut souligner que nos responsabilités maritimes n'ont pas changé et que la surveillance et la défense maritime dans trois grands océans, dont la superficie dépasse celle de notre territoire, nous incombe toujours. Dans le Livre blanc, on expose le principe d'une présence sur les trois océans dans un cadre positif, novateur et progressiste pour la défense maritime du Canada. Le principe conserve tout son mérite malgré les changements qui se produisent sur la scène internationale et les exigences financières sur le plan interne. Toutefois, on comprendra facilement qu'il sera très difficile de le concrétiser.

Commitment to the three ocean concept will require the Canadian Maritime Forces to have a balanced mix of essential elements, ships, aircrafts, submarines and fixed installations. How we are to achieve that mix is one of the key challenges of the current program review.

To be effective, our Armed Forces need a balanced, coherent, long-term plan based on input from experts at many levels in National Defence. And we must take into account the views of other Government agencies, our allies, and the Canadian public.

The Defence Services Program is a complex, interwoven plan for the use of equipment, personnel, operations and maintenance for land, sea, and air, in Canada and abroad, in support of NORAD and NATO, as well as peacekeeping.

Dans la planification, on doit faire intervenir les engagements nationaux et internationaux, le matériel existant, les technologies de pointe, les autres priorités du gouvernement, les plans de nos alliés, sans oublier les 146,000 Canadiens que nous employons. En outre, la planification d'un programme aussi complexe doit se faire dans un climat de grande incertitude sur le plan international, au moment d'une évolution très accélérée. Il est donc très difficile de parvenir rapidement aux bonnes décisions.

Notre méthode, le processus de planification de la défense et de développement des Forces, est forcément

[Text]

complex and necessarily takes time. It is also a difficult process in that we are calling upon all elements of the Canadian Forces to lower their expectations and to compromise. Our program review is ongoing, the maritime element as well as others; therefore, we may not yet have all the answers you seek. Meanwhile, Mr. Chairman, I would like to assure you and the members of your committee that we stand ready to support you in your challenge, the maritime study you have just begun.

That concludes my opening statement, Mr. Chairman. I and my members would be willing and pleased to take questions.

• 1550

The Chairman: Thank you very much, General. I am sure every committee member well appreciates your final comment, that you may not have all the answers to questions we will pose today. I would understand that clearly you have been handed a most difficult challenge and you are presently working as a department to find some resolution to what is a very difficult task.

We will start questioning with Mr. Rompkey.

Mr. Rompkey (Labrador): Thank you, Mr. Chairman. I want to welcome the general and his staff, both military and otherwise. We should treat with them courtesy anyway, but particularly so as we are going to be travelling to their turf in the next week or so.

Mr. Blackburn (Brant): You do not want to get sunk.

Mr. Rompkey: I want to give the general a chance to sketch for us the future as he sees it in a broad way. It seems to me some things are pretty clear as far as Canadian defence policy is concerned. Our role in peacekeeping, for example, has been outstanding, and still is. Our troops do that very well in the world and stand ready to do it in the future. That is very clear.

The Canadian role in verification at the arms talks is becoming clearer. It seems to be an important role. I think Canada is playing a useful and important role, and hopefully will continue to do that in the arms talks. But the third pillar he mentioned, that of defence, is the one I want him to talk about, because it seems to me two things combine to necessitate a rethinking of the basic aims and objectives. Those are the cuts in the budget he mentioned and also the rapidity of the peace process in the world. The world is changing faster than anybody had ever anticipated, and the threat we all thought was there many people think is not what it was.

There will be new threats. But in that changing world, what will be the basic aim and objective of Canadian defence forces? What emphasis, for example, will we put on Europe versus North America? What do we do about things like sovereignty in the north? For although the Russians are reducing or appear to be reducing their forces in Europe, their personnel and their equipment,

[Translation]

complexe et laborieux. Il est de plus très délicat puisque nous demandons à tous les éléments des Forces canadiennes de faire des compromis et de se contenter de moins. L'examen du programme se poursuit, tant pour les Forces maritimes que pour les autres éléments et par conséquent il se peut que nous n'ayons pas toutes les réponses que vous souhaitez. Entre-temps, monsieur le président, je tiens à vous assurer que nous sommes prêts à vous prêter main forte dans votre entreprise, l'étude maritime que vous avez entreprise.

Monsieur le président, je m'en tiendrai là. Mes collaborateurs et moi-même sommes prêts à répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup, mon général. Les membres du Comité comprennent très bien le sens de votre dernière remarque, à savoir que vous n'avez sans doute pas la réponse à toutes les questions que nous allons poser aujourd'hui. Je comprends très bien qu'on vous a confié une tâche très ardue et que le ministère essaie actuellement de trouver des solutions.

M. Rompkey a la parole.

M. Rompkey (Labrador): Merci, monsieur le président. Je tiens à souhaiter la bienvenue au général et à ses collaborateurs, militaires et civils. Soyons très courtois ici car à notre tour, nous leur rendrons visite la semaine prochaine.

M. Blackburn (Brant): Attention aux mines, flottantes!

M. Rompkey: Le général pourrait-il nous dire comment il voit l'avenir, de façon générale. La politique de défense canadienne semble s'être précisée. Par exemple, notre rôle dans les missions de maintien de la paix a été remarquable et l'est toujours. Nos troupes s'acquittent de cette tâche avec compétence et elles continueront de le faire à l'avenir. Cela est indéniable.

Le Canada a aussi un rôle de vérificateur et qui est en train de se préciser à l'occasion des négociations sur les armements. Ce rôle promet d'être important et j'ose espérer que le Canada continuera de se rendre utile à cet égard pendant les pourparlers sur les armements. Vous avez parlé d'un troisième grand rôle, celui de la défense dont j'aimerais entendre parler plus précisément parce qu'il nous semble que nous avons une double raison de vouloir repenser nos objectifs fondamentaux. En effet, le budget a été réduit et les efforts de paix dans le monde s'accroissent rapidement. Le monde évolue plus vite qu'on ne l'aurait jamais cru et certains prétendent désormais que la menace que nous craignons tous n'est plus du tout ce qu'elle était.

Il y aura de nouvelles menaces mais, dans ce monde en évolution, quel pourra être le rôle et l'objectif des Forces canadiennes? Quelle importance relative donnera-t-on à l'Europe par rapport à l'Amérique du nord? Que faut-il faire pour la souveraineté dans le Nord? Il est vrai que les Russes sont en train de réduire ou semblent en train de réduire leurs forces en Europe, effectifs et matériel, mais

[Texte]

there is a debate about how much of that is real and how much of it is imaginary. They continue to build up their navy, at the same time as we appear to be not building up ours at the same rate as the white paper had indicated we were going to.

So there is a change. What emphasis are we going to give to Europe? What emphasis are we going to give to Canada? To sovereignty in the north? To sovereignty off the Atlantic coast? To new challenges that might emerge, such as the illegal importation of drugs, for example, which the chairman has already referred to? I want to give the general a chance to sketch for us in a very broad way what he sees as the mandate for the Canadian forces in a broad sense on this continent in, say, the next decade.

Gen de Chastelain: Mr. Chairman, Mr. Rompkey gives me a good basis for pointing out just how complicated the work we are doing now in our force development process is, given all the constraints and all the changing situation he has so well expressed.

If I might start with your first point, sir, the question of peacekeeping, yes, we have done it well in the past. We do it well now. We are normally on the front line of countries asked to participate in examining the possibility of peacekeeping functions and then in fact to go and carry them out. I anticipate this will continue unchanged, partly because it is part of one of Canada's defence efforts, partly because it is a good effort, and partly because we are good at it. It has been said before, but I think bears repeating, that we are good at it because we prepare for roles that are much more difficult and much more complex and the professionalism with which we can do them allows us to do the roles we undertake in peacekeeping.

• 1555

The threat remains unchanged in terms of capabilities. Intentions certainly appear to be changing. The fantastically swift changes that have taken place in the past 18 months, which are occurring almost daily in Vienna, in the bilateral discussion between the United States and the Warsaw Pact, have exceeded everybody's expectation. We applaud them.

What is the threat now in terms of capabilities? It remains little less than it was before.

Mr. Rompkey has mentioned that the Soviet Union continues to increase the size of its navy and indeed its army and its air force. It is making cuts, as it had promised to do. It is making reductions, but the capability for military action beyond that of a purely defensive action exists whether the intentions are there to use it or not.

The situation in eastern Europe is less stable now than it has been in many years simply as a result of the speed with which changes are taking place. I say all of that

[Traduction]

beaucoup se demandent s'il faut s'y laisser prendre, si c'est illusoire. En effet, les Russes continuent de renforcer leur marine au moment précis où nous semblons négliger la nôtre contrairement aux indications contenues dans le Livre blanc.

Ce n'est donc plus la même chose. Quelle importance va-t-on donner à l'Europe? Quelle importance va-t-on donner au Canada? À la souveraineté dans le Nord? À la souveraineté au large des côtes de l'Atlantique? De nouveaux défis vont se poser, comme par exemple l'importation clandestine de narcotiques, dont a parlé le président tout à l'heure. Je voudrais que le général nous donne un bref aperçu de la façon dont il conçoit le mandat des Forces canadiennes sur ce continent d'ici à 10 ans.

Gén de Chastelain: Monsieur le président, monsieur Rompkey me donne une bonne occasion de signaler la complexité de notre processus de développement des Forces, étant donné les contraintes qui nous sont imposées et l'évolution de la situation qu'il a si bien décrite.

Commençons par les missions de maintien de la paix que nous avons accomplies avec satisfaction par le passé. Nous nous en occupons fort bien actuellement et d'habitude, nous sommes parmi les premiers pays à qui on demande d'envisager de participer à une mission de ce genre, requête à laquelle nous accédons d'ordinaire. Je suppose que rien ne changera de ce côté-là puisque cela fait partie des activités de défense du Canada, parce que cette activité est louable, et parce que nous l'accomplissons avec compétence. On a dit, et cela mérite d'être répété, que nous remplissions bien ces missions parce que nous nous préparions à des rôles beaucoup plus ardu, beaucoup plus complexes et nous pouvons mettre à contribution la compétence ainsi acquise lors de nos missions de maintien de la paix.

Les ressources des uns et des autres n'ayant pas changé, la menace est la même mais les intentions sont manifestement en train de changer. Depuis 18 mois, les choses vont très vite, et il y a du nouveau presque quotidiennement à Vienne, dans cette discussion bilatérale entre les États-Unis et les pays du Pacte de Varsovie et cela dépasse toutes les espérances. Nous nous en félicitons.

Quelle est donc désormais la menace du point de vue des capacités? Elle est sensiblement la même.

M. Rompkey a rappelé que l'Union soviétique continue de développer sa marine, mais ses forces terrestres et aériennes aussi du reste. Il y a toutefois des réductions, comme promis. Il y a bien des réductions mais les capacités militaires nécessaires en cas de mesures qui ne seraient pas strictement défensives sont toujours en place, que l'intention de s'en servir soit là ou pas.

La situation en Europe de l'Est est moins stable qu'auparavant, mais cela est dû à la vitesse avec laquelle les changements se sont effectués. Je rappelle cela parce

[Text]

because in terms of capabilities the threat has not changed. Hopefully the discussions that are ongoing, with which this country as part of its general policy is fully contributing, will continue and and they will reduce that threat. Until that is reduced NATO would be in a difficult position to wish to make concessions unilaterally.

I believe I can explain the government's policy in wishing to remain within NATO and with our commitments unchanged for the present. It is part of that solidarity within NATO which ensures that what is discussed at Vienna is discussed on a bilateral basis, not on a basis of individual countries making individual inputs.

As to the future, should things be resolved in Europe, does Canada still have a requirement for defence beyond the pure area of home defence and peacekeeping operations? That of course is for government to decide. My perception as a military man is yes. The price of being a sovereign nation is having the ability to defend yourself or to play your part in alliances for defence. It is also the ability to participate in international attempts to stem violence, to rectify circumstances where countries ask for assistance and where that assistance is approved by government. This could be part of a United Nations effort or a multilateral effort or a bilateral effort. This is one of the reasons it is difficult to determine the structure of a force on a single front, based on a single threat. Of course, it is more complicated in terms of restricted resources.

Thus we could have a very powerful army but not meet our requirements in the sea and in the air. We could have a very powerful navy, or as powerful as our resources would permit, and yet not be able to meet the other commitments.

I foresee a requirement for forces that can participate in whatever defence of this country is needed, given whatever threat exists. These forces will assist our allies, be they multilateral allies or bilateral allies, in assuring not only our defence but theirs. These forces will provide a capability for projecting Canada's will beyond our borders. Also, they would assist in peacekeeping operation, stability operations, or indeed other measures for verification.

Now, if you want to boil that down into what does that mean in terms of ships and equipment and airplanes, that is indeed our dilemma. But my personal and basic premise remains. As a sovereign nation, we have to have the ability to defend ourselves and to take part in the world's wish to defend itself.

[Translation]

que, du point de vue des capacités, la menace existe toujours. Le Canada participe pleinement, car c'est sa politique, aux discussions qui se déroulent actuellement et il est à espérer qu'elles se poursuivront et aboutiront à une réduction de cette menace. À défaut de cela, l'OTAN pourrait difficilement faire des concessions unilatéralement.

Quelques mots d'explication sur la politique du gouvernement qui souhaite que le Canada continue d'adhérer à l'OTAN, sans modifier ses engagements pour l'instant. C'est précisément à cause de la solidarité qui existe au sein de l'OTAN que peuvent se tenir à Vienne des discussions bilatérales, évitant ainsi à une multitude de pays individuels de devoir apporter leur contribution propre.

À l'avenir, si les choses s'arrangent en Europe, on pourra se demander si le Canada a d'autres obligations en matière de défense que celles de son propre territoire ou d'une participation à des missions de maintien de la paix. Il appartiendra au gouvernement de l'heure d'en décider. Selon moi, à titre de militaire, je dirais que oui. Il incombe aux pays souverains de se défendre eux-mêmes ou de participer à des alliances de défense. Les pays souverains ont également la capacité de participer à l'effort international d'élimination de la violence et de redressement de la situation dans des pays qui demandent une aide que le gouvernement accepte de fournir. Cela peut se faire sous les auspices des Nations Unies, sous celles de plusieurs pays ou encore grâce à un effort bilatéral. Voilà pourquoi il est difficile de se prononcer sur la structure d'une force armée sur un front unique, pour faire face à une menace unique. Cela se complique encore davantage quand les ressources sont limitées.

On peut très bien envisager d'avoir des forces terrestres tout à fait adéquate alors que nos forces aériennes et maritimes comporteraient des lacunes énormes. En contrepartie, la marine pourrait être très puissante, aussi puissante que le permettraient les ressources, et pourtant nous pourrions avoir du mal à respecter nos engagements par ailleurs.

Selon moi, nous aurons besoin de forces armées pouvant assurer la défense du Canada, quelle que soit la menace. Ces forces armées pourront prêter main forte à nos alliés, que ce soient des alliés multilatéraux ou bilatéraux, et assurer leur défense comme la nôtre. Ces forces armées donneront au Canada la possibilité de faire connaître sa volonté à l'étranger et elles pourront participer aux missions de maintien de la paix, de stabilisation, ou encore à des missions de vérification.

Si vous voulez maintenant que je vous dise ce que cela représente du point de vue des bâtiments, du matériel, des avions, je vous dirai que c'est pour nous un dilemme. Mon hypothèse fondamentale et personnelle demeure toutefois: en tant que pays souverain, il nous faut pouvoir nous défendre et participer à l'effort de défense de nos alliés.

[Texte]

Mr. Rompkey: I thank the General for his answer. I know that he is searching for answers and we may not even have the right questions yet.

I wonder if he could elaborate a bit more on the kind of balance he sees. For example, we have improved the capacity of the air arm in terms of the CF-18's and so on, although there are still weaknesses there. I am thinking about the east coast in particular. Does he see, for example, the possibility of maintaining our air forces in Europe but possibly withdrawing the land forces in Europe? If that is so, what could that mean for the configuration in Canada? Would that new configuration allow him in some way perhaps to transfer resources from say the land forces to the maritime forces?

• 1600

I am thinking particularly again about meeting that threat of what we perceive as exercising sovereignty in the Arctic, for example, and exercising sovereignty off the Atlantic Coast, a threat not necessarily from the Warsaw Pact, but from people who may be other members of NATO, ironically enough. I am thinking about the fishing issue. I know it is difficult, but I want to try to get at some new configuration to meet the changing needs of our commitment in the world and at the same time what I perceive as our commitment to our own country.

Gen de Chastelain: Mr. Chairman, I cannot be that specific. I can be specific on some issues.

First, we are not considering at all the reduction of personnel or commitments to Europe. It is the government policy that we will maintain our commitments to Europe and our personnel stationed there. So that is not coming into our equation. The planned re-equipment of the forces there and indeed the expansion of the land and air forces there, as had been announced in the white paper, has been placed on hold. It was done, as you know, for financial reasons, as part of the deficit-cutting measures. You might argue, and some have, that in the light of what has happened in Vienna since the month of May that was not necessarily an unwise decision, but it was made for financial and not for strategic reasons. The question of removing forces from Europe is not part of our deliberation.

The question then remains how to do exactly the kinds of things, and to what degree with what element. I should qualify what I said about having a certain balance of land, sea, and air. I do not necessarily mean a third, a third, a third; that would not be sensible. It might be democratic, but it would not be useful, and it would not make military sense.

The kinds of deliberations that I believe will continue and we will recommend to ministers could well have the requirement to maintain combat capabilities in each three

[Traduction]

M. Rompkey: Je vous remercie. Je sais que le général cherche les bonnes réponses mais il se peut que nous n'ayons pas encore réussi à formuler les bonnes questions.

J'aimerais que le général développe un peu plus sa pensée concernant l'équilibre. Par exemple, nous avons amélioré notre capacité aérienne avec les CF-18 entre autres, bien que ceux-ci nous posent encore certains problèmes. Je pense à la côte est en particulier. Envisagez-vous, par exemple, le maintien de nos forces aériennes en Europe mais le retrait de nos forces terrestres? Dans une telle hypothèse, quelles pourraient être les conséquences au Canada? Pourrait-il transférer une partie des ressources des forces terrestres aux forces maritimes, disons?

Je pense encore une fois tout particulièrement à cette menace perçue de notre souveraineté dans l'Arctique, par exemple, et de souveraineté au large des côtes atlantiques, menace n'étant pas nécessairement le fait des pays du pacte de Varsovie mais, comble de l'ironie, de pays pouvant être eux aussi membres de l'OTAN. Je pense au problème de la pêche. Je sais que c'est difficile, mais je cherche à imaginer une nouvelle configuration qui nous permette de suivre l'évolution des besoins de nos engagements sur la scène mondiale tout en remplissant ce que je perçois être notre engagement envers notre propre pays.

Gén de Chastelain: Monsieur le président, je ne peux être aussi précis. Je ne le peux que sur certains points.

Premièrement, nous n'envisageons pas du tout de réduction de personnel ou d'engagement en Europe. La politique du gouvernement est le maintien de nos engagements en Europe et de notre personnel qui s'y trouve stationné. Cela n'entre donc pas dans notre équation. Le ré-equipement planifié de nos forces armées en Europe, voire l'accroissement du contingent terrestre et aérien, qui avait été annoncé dans le Livre blanc, est au point mort pour le moment. Comme vous le savez, c'est pour des raisons financières dans le cadre des mesures visant à réduire le déficit. On pourrait dire, comme certains, qu'à la lumière des événements se déroulant à Vienne depuis le mois de mai ce n'était pas forcément une mauvaise décision mais elle a été prise pour des raisons financières et non pas stratégiques. La question du retrait de nos forces d'Europe n'entre pas dans nos délibérations.

Il reste à se demander comment parvenir aux résultats recherchés en utilisant les éléments à notre disposition. J'ai parlé d'un certain équilibre entre les forces terrestres, maritimes et aériennes. Je ne voulais pas dire pour autant une répartition en trois tiers; ce ne serait pas raisonnable. Ce serait peut-être démocratique mais ce ne serait pas utile et sur le plan militaire ce serait absurde.

Il est possible qu'après réflexion nous recommandions aux ministres le maintien de capacités de combat dans chacune des trois armes. Dans quelle proportion, ce n'est

[Text]

of the environments. The degree to which and in what element is of course not clear. The degree to which that would then enable us to do some of the things Mr. Rompkey is talking about, such as more efficient use of our resources in the Arctic and in those regions, will depend on the results of that negotiation.

It sounds as if I am avoiding giving you the answer, but I am not; I just do not have it. But that is the direction in which I and my colleagues are pushing our discussions to give recommendations to ministers.

Mr. Blackburn: I want to welcome the general here today, and also congratulate him on his promotion to Chief of Defence Staff, which is the number-one role in National Defence in this country. I wish you the very best, along with your staff.

Gen de Chastelain: Thank you, sir.

Mr. Blackburn: It is not an easy time to be Chief of Defence Staff, in my view. This leads into my first question. Could the general tell the committee what impact the budget of last April had on morale, particularly in Maritime Command?

Gen de Chastelain: Mr. Chairman, I will ask the commander of MARCOM to address the particular point about Maritime Command. He is much more aware of their situation than I am.

• 1605

The budget process was a secret process, as you understand, and therefore the commands and therefore the troops were not brought into any aspect of its discussion. So it was as much a surprise to the commanders when the budget was announced as it was to their troops. A very limited number of us in the department, although I think we represented the agencies required to make those recommendations, were involved. I would say that the reaction was surprise, shock. Expectations had been lifted by the white paper. A lot of leadership went into ensuring that sailors, soldiers and airmen understood that what we were doing was in the interests of the nation.

I sense that there is an acceptance on the part of troops that they are here to carry out government's wishes, that it was not the government's intention to do them any hurt but that we were attempting to address a problem that had nationwide consequences in the much larger field outside the area of defence.

As Chief of Defence Staff I worry about morale. Without good morale we do not have good forces, we do not meet the expectations of the Canadian people in executing the defence function. The leadership that I mentioned that took place in the days following April 27 is still in effect. It is working. I myself have embarked on a tour of the 35 Canadian bases. I have completed three. I came back from one at 2 a.m. this morning and the reaction I have from troops is that they understand. They

[Translation]

pas encore établi, bien entendu. La proportion qui nous permettra de faire certaines des choses dont parle M. Rompkey, à savoir l'utilisation plus efficace de nos ressources dans l'Arctique et dans ces régions dépendra du résultat de ces négociations.

Si je vous donne l'impression de ne pas vous répondre, ce n'est pas délibéré c'est simplement parce que je n'ai pas la réponse. Il reste que c'est la voie dans laquelle moi-même et mes collègues poursuivons nos discussions qui devraient aboutir à des recommandations aux ministres.

M. Blackburn: Permettez-moi de souhaiter la bienvenue au général et de le féliciter de sa promotion au poste de Chef de l'état-major de la défense, poste numéro un de la Défense nationale de notre pays. Je vous souhaite plein le succès, ainsi qu'à vos collaborateurs.

Gén de Chastelain: Merci, monsieur.

M. Blackburn: À mon avis, être Chef d'état major dans les circonstances actuelles ne doit pas être facile. Cela m'amène à la première question. Le général pourrait-t-il nous dire quel impact le budget d'avril dernier a eu sur le moral, tout particulièrement sur celui du commandement maritime?

Gén de Chastelain: Monsieur le président, je demanderais au Commandant du COMAR de répondre à la question concernant le commandement maritime. Il connaît beaucoup mieux la situation que moi.

Comme vous devez le comprendre, le budget est préparé en secret et par conséquent pas plus les commandements que les troupes n'auront participé à sa discussion. Le budget a donc été tout autant une surprise pour les commandants que pour leurs troupes. Seul un tout petit nombre d'entre nous au ministère, représentant quand même, je pense, les organismes appropriés pour faire ces recommandations, y a participé. Je dirais que la réaction a été la surprise, le choc. Le Livre blanc avait créé de grandes attentes. Les responsables ont tout fait pour s'assurer que les marins, les soldats et les aviateurs comprennent que ce que nous faisons était dans l'intérêt de la nation.

J'ai le sentiment que les troupes comprennent qu'il leur faut respecter les objectifs du gouvernement, qu'il ne s'agissait pas d'une initiative les visant particulièrement mais d'une tentative de résolution d'un problème aux dimensions nationales.

En tant que chef d'état-major, le moral des troupes est très important pour moi. Si le moral n'est pas bon, nous n'avons pas de bonnes troupes, nous ne répondons pas aux attentes de la population canadienne dans l'exécution de la fonction de défense. Les efforts dont j'ai parlé, entrepris dans les jours suivants le 27 avril, se poursuivent. Les résultats sont bons. J'ai moi-même entrepris de faire la tournée des 35 bases canadiennes. J'en ai déjà fait trois. Je suis revenu d'une de ces bases à 2

[Texte]

want to be told now what the task is, what they are going to get to do it with and how they can get on with it. And of course I am having to tell them that we have not got those answers right away. I would say, generally speaking, the morale is good, as it should be. A lot of questions have been asked. I am not sure that I have provided all the answers yet.

With your indulgence, Mr. Chairman, perhaps I could ask Admiral George to come in on the specific point with regard to the navy.

Vice-Admiral R.E. George (Commander, Maritime Command, Department of National Defence): Mr. Chairman, I start by saying how pleased I am to have the honour of welcoming your committee to Halifax next week. As part of that answer I hope that members of the committee will have an opportunity to view at firsthand morale in the forces and particularly in the air and naval forces that you will come into contact with.

I do not think there is any question that there had been a great anticipation within Maritime Command following the white paper and the announcement and directions that we were going. Certainly in terms of the maritime defence of Canada, I believe that it provided a direction that people needed to have in terms of the leadership within the forces. It was something that I found very exciting and my people found very exciting.

The April 27 announcements in the budget have certainly had an effect, I think, in terms of expectations. I look at how that is reflected in my fleet and in the air forces that work for me. We certainly have today I believe in our maritime forces a future we can look forward to. We have, as you will hear, a shipbuilding program that is under way to replace our frigates, many of which are older than the people who are serving in them in terms of longevity. So there is in the short-term an opportunity to see those ships being replaced and the young people who are out there are facing the challenges as we move from an older fleet to a newer fleet, a challenge I do not think they have had since my time in the forces. So I believe there is a bright light on the horizon there.

The other bright light of course is in the maritime air side, where we have also, as you know, continued with the replacement of the Sea King helicopters. So that is another part of our maritime capability that is being renewed, and which provides I think something to be optimistic about.

The third point I would like to make is that the budget speech itself announced that in spite of the cancellation of the SSN program, and as the Chief of Defence Staff has said in his words, there would be an examination of alternatives for the continuing rebuilding of an effective navy. I believe that on those words hangs a lot of optimism within the maritime forces of the Canadian forces. The CDS has explained the process we are going through now. I believe that when you come down to the

[Traduction]

heures ce matin et la réaction des troupes est qu'elles comprennent. Elles veulent maintenant qu'on leur dise quelle est leur mission, quelles seront leurs ressources pour la remplir et comment elles devrait l'exécuter. Bien entendu, il me faut leur dire que nous n'avons pas encore ces réponses. Je dirais que d'une manière générale le moral est bon, comme il devrait l'être. Beaucoup de questions ont été posées. Je ne suis pas certain d'avoir encore fourni toutes les réponses.

Avec votre permission, monsieur le président, je pourrais demander à l'amiral George de répondre aux questions concernant la marine.

Le vice-amiral R.E. George (commandant, Commandement maritime, ministère de la Défense nationale): Monsieur le président, permettez-moi de commencer par dire combien je suis heureux d'avoir l'honneur d'accueillir la semaine prochaine votre Comité à Halifax. J'espère que les membres de votre Comité auront l'occasion de constater de visu le moral des Forces armées et tout particulièrement celui des forces aériennes et maritimes, ce qui répondra en partie à votre question.

Il est indubitable que le Livre blanc avait créé de grandes attentes au sein du Commandement maritime. Je crois qu'en matière de défense maritime il répondait aux besoins exprimés par les responsables. Mes collaborateurs et moi-même l'avions trouvé très encourageant.

Le contenu du budget du 27 avril a certainement eu des conséquences sur nos attentes. Je regarde comment cela se traduit au niveau de ma flotte et des forces aériennes qui travaillent pour moi. Je crois que nos forces maritimes ont de bonnes perspectives d'avenir. Comme on nous le dira, nous avons un programme de construction navale en cours pour remplacer nos frégates dont nombres sont plus vieilles que les marins servent à leur bord. Donc, à court terme, ces bateaux seront remplacés et les jeunes qui serviront à leur bord relèveront les défis lorsque nous passerons d'une flotte ancienne à une flotte nouvelle, défis qu'ils n'ont jamais eu à relever, je crois, depuis que je suis membre des Forces armées. On voit donc, à mon avis, l'horizon s'éclaircir.

L'autre sujet d'optimisme bien entendu concerne le groupe de l'aéronavale où, comme vous le savez, nous poursuivons également le remplacement des hélicoptères Sea King. Il s'agit donc du renouvellement d'un autre élément de nos forces maritimes qui permet, à mon avis, d'être confiants en l'avenir.

Troisièmement, j'aimerais dire que l'exposé budgétaire disait que, malgré l'annulation du programme de sous-marins à propulsion nucléaire, et comme le chef de l'état-major l'a dit lui-même dans sa déclaration, il y aurait un examen des diverses solutions envisagées pour reconstituer une marine efficace. Je crois que chez les marins l'ordre du jour est à l'optimisme. Le chef d'état-major vous a expliqué le déroulement des opérations. Je crois que lorsque vous viendrez sur la côte la semaine

[Text]

coast next week, on both coasts you will find an air of optimism in people's expectations. Also, you will find a great deal of pride in what they are doing today. That pride extends from their contributions to NATO, which are day-by-day in terms of our maritime effort, to the contributions we make to other parts of Canada's maritime affairs. Those go from search and rescue to assistance to other government departments that we are frequently involved in and I find are a source of great satisfaction and pride for our people.

• 1610

Mr. Blackburn: As a supplementary question, in listening to General de Chastelain go down the list of commitments as enunciated in the government white paper, and then when one considers the extreme budget cuts, and then, thirdly, as we see a changing or evolving role for our militaries, not only in Canada but indeed throughout the world, from less emphasis on purely military activity to I believe a growing emphasis on para-military activities such as drug interdiction, interdiction of illegal immigrants, toxic waste disposal, etc., assuming that real progress will be made at Vienna and Geneva, is it fair for me to say that we are continuing, as politicians, to add to the tasks of National Defence while at the same time continuing to remove or lessen the budgets?

A lot of experts for many years have severely criticized successive governments for over-committing DND and underfunding it. I am not asking you, sir, for a comment directly on that, but here we are in a changing environment, where we are trying to hold on to the white paper and its military commitments, and then coming on stream—and this has been happening now for several years, but I think it is going to increase more rapidly—are these para-military, or more civilian-oriented, tasks, and we are reducing your budget at the same time. What is going to give? What can give? Are we not over-committing you? Do you see these evolving para-military roles playing a more important role as time goes by?

Gen de Chastelain: I quite take the point Mr. Blackburn is making. Very briefly, the commitments of the white paper still stand, because the only thing that changed was the funding for them and not the necessity for the commitments themselves.

Yes, if things change in Europe, and Vienna comes up with solutions that both NATO and the Warsaw Pact can live with, and that role changes, then that will have a great effect on what we do.

Yes, we are doing more in the line of pseudo-military, para-military operations than we have in the past, because those requirements are just coming to the fore. Surveillance for drug-running and the like are prime examples. It was precisely because of the concerns of over-commitment and underfunding that we had to make the recommendations to government that we did in the

[Translation]

prochaine, vous constaterez une atmosphère optimiste et que cela s'applique également au Pacifique. Vous constaterez également la fierté qu'ils ont pour ce qu'ils font aujourd'hui. Cette fierté découle de leur contribution quotidienne à l'OTAN et de leur participation aux autres aspects des affaires maritimes du Canada. Cela va des opérations de recherches et de sauvetage à l'assistance fréquente à d'autres ministères du gouvernement, source de grande satisfaction et de fierté pour nos gens.

M. Blackburn: Une question complémentaire. Après avoir écouté le général de Chastelain réciter la liste des engagements énoncés dans le Livre blanc du gouvernement, compte tenu des coupures budgétaires extrêmes, de l'évolution du rôle de nos militaires, non seulement au Canada mais dans le monde entier, l'accent étant moins mis sur une activité purement militaire mais, je crois, maintenant de plus en plus sur des activités paramilitaires comme la répression du trafic de la drogue, la chasse aux immigrants illégaux, le contrôle des déchets toxiques, etc., en supposant que des progrès réels soient réalisés à Vienne et à Genève, peut-on dire que les politiciens multiplient les missions de la Défense nationale tout en réduisant simultanément son budget?

Depuis des années nombre d'experts critiquent sévèrement les gouvernements successifs coupables de multiplier les rôles de la Défense tout en réduisant ses crédits. Je ne vous demande pas, monsieur, de me répondre directement mais nous nous trouvons dans un environnement en mutation où nous essayons de respecter le Livre blanc et ses engagements militaires et arrivent dans le circuit—cela fait maintenant des années que cela dure mais je crois que cela va augmenter plus rapidement—ces tâches paramilitaires ou plus civiles et nous réduisons votre budget en même temps. Au dépens de quoi? Qu'est-ce qui peut être sacrifié? Est-ce que nous ne vous en faisons pas trop faire? Est-ce que d'après vous ces nouvelles missions paramilitaires joueront désormais un rôle plus important?

Gén de Chastelain: Je comprends très bien l'argument de M. Blackburn. En bref, les engagements du Livre blanc demeurent, car la seule chose qui ait changé est leur financement et non pas la nécessité de ces engagements eux-mêmes.

Oui, si les choses changent en Europe, et si la Conférence de Vienne aboutit à des solutions satisfaisantes à la fois pour l'OTAN et le Pacte de Varsovie, et que ce rôle change, les conséquences sur ce que nous faisons seront en effet grandes.

Oui, nous remplissons beaucoup plus de missions pseudo-militaires, paramilitaires qu'auparavant car le besoin s'en fait sentir. La surveillance du trafic de la drogue est un excellent exemple. C'est précisément à cause de cette multiplication des tâches et de ce sous-financement qu'il nous a fallu faire des recommandations au gouvernement pendant la période précédant le dépôt

[Texte]

process leading up to the budget. Hence the cuts of infrastructure, hence the reduction in personnel, and hence the loss of some commitments and the freezing of others.

I do see more work in the para-military areas of assistance to other government agencies in drug abuse, and we welcome these tasks. The forces are Canada's means of exercising its will in another way, and should be used for tasks like that. It could be, ultimately, that we could have to change our focus if defence in Europe no longer demands our presence, if the perceived threat to this nation from air-breathing missiles, manned bombers, and submarine-launched ballistic missiles changes.

• 1615

I would submit, Mr. Chairman, that a force that is capable of fighting can do the lesser tasks. If you tailor a force to do the lesser tasks, it cannot fight, and then you abrogate a certain aspect of your sovereignty. So the conundrum for us is to determine what those roles will be, maintain our capability to meet current roles, maintain a vigilance that we do not overtask our people to the point that they consider they are either incapable of doing those tasks or indeed that their capability is no longer credible. It is a delicate balance, and again, it brings me back to the earlier point. It is why it is so difficult for us at the moment to come up with something swiftly that would answer Mr. Blackburn's question.

The Chairman: Thank you, General. That is a response we will undoubtedly want to read over again. There is a lot of important comment in that.

Mr. Blackburn: There is something that concerns me specifically with respect to Maritime Command. As far as I know, there has been no decision on the replacement of the Trackers. Is that correct?

Gen de Chastelain: No, sir, there has not. We do not plan to replace the Tracker.

Mr. Blackburn: No, I say no decision has yet been made as to the kind of aircraft.

Gen de Chastelain: No, sir, there has not. We are not planning to replace that aircraft.

Mr. Blackburn: You are not planning to replace it?

Gen de Chastelain: Not in the present go-around of—

Mr. Blackburn: It seems to me that, if DND is going to be called upon to do more short-range surveillance, you need something that will fly low and slow, something like a DASH-8 perhaps. It seems to me that if we remove the Tracker, old as it is—and I realize the engines will have to be changed if you are going to continue with the Tracker, or maybe even the air frames are almost gone—we will have to get a replacement to plug that hole. There is a lot

[Traduction]

du Budget. D'où la réduction d'infrastructures, la réduction de personnel, l'abandon de certains engagements et le gel d'autres.

Nous remplirons plus de tâches paramilitaires d'assistance à d'autres agences du gouvernement pour réprimer le trafic de la drogue, et nous sommes fiers de les remplir. Les forces armées permettant au Canada d'exercer sa volonté d'une autre manière et devraient être utilisées pour des missions de ce genre. Il est possible qu'en fin de compte il nous faille changer d'orientation si la défense de l'Europe ne nécessite plus notre présence si la menace contre notre territoire de missiles aérobie, de bombardiers, et de missiles balistiques lancés à partir de sous-marins évolue.

Monsieur le président, une force armée qui est capable de se battre peut remplir de plus petites missions. Si vous façonnez cette force armée pour remplir des plus petites missions, elle ne peut se battre, et vous renoncez à un certain aspect de votre souveraineté. Il s'agit donc pour nous de déterminer quels seront ces rôles, de continuer à remplir les rôles actuels, de bien prendre garde de ne pas surcharger nos gens au point qu'ils finissent par croire ne plus pouvoir remplir ces missions, voire ne plus être crédibles. C'est un équilibre délicat à réaliser, et encore une fois cela me ramène au point de départ. C'est la raison pour laquelle il nous est si difficile pour le moment de proposer tout à trac une solution qui réponde à la question de monsieur Blackburn.

Le président: Merci, général. C'est une réponse que nous voudrions certainement relire. Elle contient des éléments très importants.

M. Blackburn: Il y a quelque chose qui m'inquiète tout particulièrement au sujet du Commandement maritime. Que je sache, aucune décision n'a été prise pour le remplacement des Trackers. N'est-ce pas?

Gén de Chastelain: Non, monsieur. Nous n'avons pas l'intention de remplacer le Tracker.

M. Blackburn: Non, j'ai dit qu'aucune décision n'avait encore été prise quant au genre d'appareil.

Gén de Chastelain: Non, monsieur. Nous n'avons pas l'intention de remplacer cet appareil.

M. Blackburn: Vous n'avez pas l'intention de le remplacer?

Gén de Chastelain: Pas dans les circonstances actuelles...

M. Blackburn: Il me semble que si de plus en plus on fait appel à vous pour de la surveillance à petit rayon d'action, il va vous falloir un appareil qui vole bas et lentement, peut-être comme le DASH-8. Il me semble que si nous retirons les Trackers, tellement vieux—je sais qu'il vous faudra changer les moteurs si vous voulez continuer à les utiliser où même les cellules—il faudra bien leur trouver des remplaçants. L'eau ne manque pas dans les

[Text]

of water out there, I do not have to remind anybody sitting at that table.

Is DND worried about the lack of replacement? Is it worried about that big surveillance hole? The Auroras are far too expensive and they are not built for that kind of work; they are built for long-range patrol and for the Arctic. That is why I am wondering what we are going to do for our inshore, or along the shore, or coastal air surveillance, not only in a military mode, but in paramilitary or para-civilian, whatever the correct terminology is.

Gen de Chastelain: Indeed, Mr. Chairman, my answer may have been a bit swift in saying we are not planning to replace the Tracker. We are not planning to replace the Tracker as an aircraft that is capable of both inshore surveillance and attacking submarines. In other words, an aircraft with the capabilities of the Tracker to do both is not currently being looked at, at least in the short term. The funding is not there. That is not to say we are not examining options of maintaining a presence for surveillance of our coasts without the expensive and added-on capabilities of something like the Aurora, which you mentioned.

Yes, it does concern us. It concerned us that we were not able to find the funds to buy the numbers of Aurora we had planned and that we felt were needed as part of our three-ocean policy. But the exact type of replacement or where the funding would come from is not clear at the moment, and it is part of our deliberation.

Mr. Hicks (Scarborough East): I add my congratulations to you, general, and to Vice-Admiral Thomas, who is the vice-chief, and to all your other staff who, even if they are in a new position, think they have been promoted.

Gen de Chastelain: Mr. Chairman, we are all of us in new positions as of this fall.

Mr. Hicks: The first comment, general, is regarding our role in NATO. Some of us recently came back from a meeting with parliamentarians from NATO countries, and Manfred Wörner made quite a speech at that meeting. Three times during the speech he underlined his hope and his request that NATO countries would not unilaterally make weapons cuts, because, he said, if you do it is just going to make it extremely difficult for us to negotiate in the future. He did this in front of General Lobov, who was a guest at the meeting and who of course is the Chief of Staff of the Warsaw Pact.

• 1620

I think we know most NATO countries are cutting back to a certain extent. What I worry about is where we as Canadians stand now among the NATO countries. Have we put ourselves into an embarrassing position

[Translation]

environs, je n'ai besoin de le rappeler à personne ici présent.

La défense s'inquiète-t-elle du manque d'appareils de remplacement? S'inquiète-t-elle de ce grand trou dans la surveillance? Les Auroras coûtent beaucoup trop cher et ne sont pas faits pour ce genre de travail; ils sont faits pour les patrouilles à long rayon et pour l'Arctique. C'est la raison pour laquelle je me demande ce que nous faisons pour la surveillance à l'intérieur des terres, le long des côtes, non seulement du point de vue militaire, mais d'un point de vue paramilitaire ou paracivil, quelle que soit la terminologie correcte.

Gén de Chastelain: Monsieur le président, j'ai peut-être été un peu trop vite en besogne en disant que nous n'avions pas l'intention de remplacer le Tracker. Nous n'avons pas l'intention de remplacer le Tracker comme appareil capable à la fois d'exercer une surveillance côtière et d'attaquer les sous-marins. En d'autres termes, un appareil pouvant faire les deux comme le Tracker n'est pas envisagé pour le moment, tout du moins à court terme. Nous n'avons pas les fonds nécessaires. Cela ne veut pas dire pour autant que nous n'examinons pas des options permettant de maintenir une présence pour la surveillance de nos côtes sans aller jusqu'à utiliser des appareils aux aptitudes multiples et onéreuses comme l'Aurora dont vous avez parlé.

Oui, cela nous inquiète. Ne pas pouvoir trouver les fonds pour acheter le nombre d'Auroras que nous avions prévu et que nous estimions nécessaires dans le cadre de votre politique des trois océans nous a inquiétés. Mais le type exact du nouvel appareil ou l'origine des fonds n'est pas clair pour le moment; cela fait partie des choses dont nous délibérons.

M. Hicks (député de Scarborough-Est): Je vous présente aussi mes félicitations, général, ainsi qu'au vice-amiral Thomas qui est le vice-chef et à tous vos autres collaborateurs qui, même s'ils occupent un nouveau poste, pensent qu'ils ont été promus.

Gén de Chastelain: Monsieur le président, nous occupons tous de nouveaux postes depuis cet automne.

M. Hicks: Mon premier commentaire, général, concerne notre rôle dans l'OTAN. Certains d'entre nous reviennent tout juste d'une réunion avec les parlementaires des pays de l'OTAN et Manfred Wörner a fait tout un discours lors de cette réunion. À trois reprises pendant ce discours il a rappelé son espoir et sa requête que les pays de l'OTAN ne réduisent pas unilatéralement leurs armements car, selon lui, cela rend extrêmement difficile la tâche des négociateurs. Il l'a dit devant le général Lobov qui était invité à la réunion et qui bien entendu est le chef d'État major du Pacte de Varsovie.

Je crois que nous savons que la plupart des pays de l'OTAN réduisent dans une certaine mesure leurs armements. Ce qui m'inquiète, c'est la situation du Canada par rapport aux autres pays de l'OTAN. Nous

[Texte]

among the NATO countries because of the extensive cuts we have had to undergo recently?

Gen de Chastelain: We have not cut anything in our commitments to NATO yet, and indeed even after the announcement of the budget in April we increased the number of personnel stationed in Europe. As I explained earlier, we maintain our commitment in the sense that Four Brigade, with its fly-over commitment, remains in place. The First Air Division, with its fly-over, two additional squadrons, remains in place and/or committed. At the moment the brigade group tasked to northern Norway, the CAST brigade group, remains committed, and will be so until November 30, next month. The ace mobile force battalion group remains committed to the northern flank, nor is it anticipated that would change. As of December 1 the CAST brigade group, reconfigured, will be committed to the central front as part of the land division, in the same numbers and with the same equipment as was expected to take place before the announcement of April.

What has changed, and to be perfectly frank what has not pleased some NATO allies, at least at the moment, though they are waiting to hear our explanation of it, is our anticipation that we would be able over a 15-year period to increase the size of that land division to a figure of around 16,500, which had been our initial plan, and that we would start replacing the equipment for that division over that same period of time, which as you know is now on hold. Similarly, our decision, based on the budget, not to acquire additional CF-18 aircraft to act as attrition aircraft will in the long run affect our ability to do what we are doing now in Europe, should we not reassess that either as a result of what happens in Vienna or as a result of additional funding to continue us there.

My point would be that we have not reduced anything yet. Indeed, since April we have further enhanced what we have. We have said we will place on hold all our future planned acquisitions to enhance or replace the equipment of our commitments to Europe. That has not necessarily pleased NATO. On the other hand we have not stopped doing anything we had planned to do at this point.

Mr. Hicks: I am very pleased to hear that when it is described that way, because I had assumed we had been placed in more of an embarrassing position among our NATO allies, and I am pleased to see we are hanging in there with them for now.

As for the sovereignty issue, what stage have we reached in the acquisition of new submarines? I understood now that we are not going to acquire the nuclear-propelled submarines we are looking at other options. I would be interested to know what stage that is at.

Gen de Chastelain: It is part of the overall process of our force development. I think it is no secret that we feel an effective navy has to have sufficient surface vessels, sufficient patrol aircraft, perhaps fixed installations under

[Traduction]

sommes-nous placés dans une situation embarrassante par rapport aux autres pays de l'OTAN à cause des fortes réductions que nous venons de subir récemment?

Gén de Chastelain: Nous n'avons pas encore réduit quoi que ce soit dans nos engagements envers l'OTAN, et d'ailleurs même après l'annonce du budget en avril, nous avons augmenté nos effectifs basés en Europe. Comme je l'ai expliqué tout à l'heure, nous maintenons notre engagement dans la mesure où la Quatrième brigade, avec son groupe de transport, reste en place. La première division aérienne avec son groupe de transport, deux escadrilles supplémentaires restent en place ou engagés, ou les deux. À l'heure actuelle, la brigade chargée du nord de la Norvège, le groupe brigade CAST, reste engagé et le sera jusqu'au 30 novembre, le mois prochain. Le groupe bataillon de force mobile CAST reste engagé sur le flanc nord et il n'est pas prévu que cela change. À partir du 1^{er} décembre, le groupe brigade CAST, reconfiguré, sera engagé sur le front du centre comme élément de la division terrestre avec les mêmes effectifs et le même matériel prévus avant l'annonce d'avril.

Ce qui a changé, et pour être parfaitement honnête ce qui n'a pas plu à certains alliés de l'OTAN, tout du moins pour le moment, bien qu'ils attendent nos explications, c'est que nous comptons parvenir à faire passer en 15 ans le chiffre de cette division terrestre à environ 16,500, c'était notre plan initial, et commencer à remplacer le matériel de cette division pendant la même période, et comme vous le savez tout cela a été bloqué. De manière analogue, notre décision, suite au budget, de ne pas acheter d'autres CF-18, affectera à long terme notre aptitude à faire ce que nous faisons actuellement en Europe si nous ne réévaluons pas notre position soit à la suite des résultats de Vienne, soit à la suite d'injections de fonds supplémentaires.

Pour le moment, nous n'avons rien réduit. En fait, depuis le mois d'avril, nous avons même complété ce que nous avions. Nous avons bloqué tous les programmes d'acquisitions prévus pour moderniser ou remplacer le matériel destiné à nos engagements en Europe. Cela n'a pas forcément fait plaisir à l'OTAN. En revanche, nous n'avons pas mis fin à quoi que ce soit que nous avions prévu de faire jusqu'à maintenant.

M. Hicks: Je suis très heureux d'entendre notre position ainsi décrite car j'avais craint que nous ne nous soyons mis dans une position encore plus embarrassante auprès de nos alliés de l'OTAN et je suis heureux de voir que nous faisons notre part avec eux.

Pour ce qui est de la question de souveraineté, où en sommes-nous pour l'achat de nouveaux sous-marins? J'ai cru comprendre que puisque nous n'allons pas acheter de sous-marins à propulsion nucléaire, nous examinons d'autres options. J'aimerais savoir où nous en sommes.

Gén de Chastelain: Cela fait partie du processus général de développement de nos forces armées. Ce n'est un secret pour personne que nous estimons qu'une marine efficace doit avoir suffisamment de bâtiments de

[Text]

water, and submarines, to do its tasks. The number of each and the time when we can get each are part of the equation we are trying to solve now. How many of these versus how many of something else in another environment to do our roles. .? But it is correct to say that we are examining the acquisition of conventionally powered submarines. In terms of how many and when we do not know yet.

• 1625

Mr. Hicks: Have conventional submarines reached the capability with the air independent systems and so on of meeting some of the requirements we need for the Arctic? For example, I do not know how long they can stay submerged now.

Gen de Chastelain: I am an infantry officer, but I have on my left two naval officers who understand all of these kind of things. Mr. Chairman, I would ask Admiral George first, and then Admiral Boyle, who is a maritime engineer.

VAdm George: Mr. Chairman, I would like to start by saying at this stage there is a lot of discussion about air-independent systems. There are a number of countries examining that option. There are a number of companies involved, but at the present time there does not exist, for the size of the submarine that one would expect to operate off our coast, a capability in that kind of a propulsion system to allow us to operate in the Arctic and that kind of environment. On anything more technical, I think Commodore Boyle is the one to answer.

Rear Admiral D.R. Boyle (Chief, Engineering and Maintenance, Department of National Defence): Mr. Chairman, the only thing I would add to that would be that at the current time most of these systems are at the stage of development where they are a number of years away from any sort of installation in what would be a production-line submarine.

The gestation cycle of such equipment takes from probably a minimum of five to as long as fifteen years. We are not in line with being able to see our way clear, even with the most fortunate of circumstances, to having an air independent propulsion system available in the timeframe that might match any submarine acquisition at this particular point in time. They are some distance in the future. We are certainly monitoring all the activity in the world that we are aware of in that area, but at this stage we do not see any immediate application.

Mr. Hicks: I assume you have considered acquiring submarines that could later have a plug put in them, and in eight or nine years acquire this air-independent system.

RAdm Boyle: That would certainly be an option, yes.

Mr. Hicks: I will switch to the CF-18s just for a minute, because you did allude to those a few minutes

[Translation]

surface, suffisamment d'avions de patrouille, peut-être des installations fixes sous-marines, et des sous-marins, pour remplir ses missions. Le nombre de chacun d'entre eux et le calendrier d'acquisitions font partie de l'équation que nous essayons actuellement de résoudre. Combien de ceci plutôt que de cela dans un autre environnement pour remplir nos missions. .? Mais il est exact de dire que nous examinons l'acquisition de sous-marins à propulsion classique. Combien et quand nous ne le savons pas encore.

M. Hicks: Les sous-marins classiques ont-ils aujourd'hui une autonomie suffisante pour répondre à nos besoins dans l'Arctique? Par exemple, je ne sais pas pendant combien de temps ils peuvent rester immergés.

Gén de Chastelain: Je suis officier d'infanterie, mais j'ai à ma gauche deux officiers de la marine qui comprennent toutes ces choses. Monsieur le président, je demanderais tout d'abord à l'amiral George de répondre, puis à l'amiral Boyle qui est ingénieur maritime.

VAm George: Monsieur le président, je commencerais par dire que pour le moment il y a beaucoup de discussions sur ces systèmes en circuit fermé. Un certain nombre de pays examinent cette option. Il y a un certain nombre de compagnies participantes, mais à l'heure actuelle, il n'existe pas, pour la taille de sous-marin qu'il nous faudrait utiliser au large de nos côtes, de modèle dans ce genre de système de propulsion qui nous permettrait de naviguer dans l'Arctique et dans ce genre d'environnement. Pour les détails plus techniques, je crois que c'est le commandant Boyle qui peut vous répondre.

Le contre-amiral D.R. Boyle (chef, Génie et Entretien, ministère de la Défense nationale): Monsieur le président, j'ajouterais simplement qu'à l'heure actuelle, la plupart de ces systèmes en sont au stade du développement, c'est-à-dire à des années d'être installés dans un, disons, sous-marin de série.

Le cycle de gestation de tels équipements peut prendre d'un minimum de cinq ans à un maximum de 15 ans. Même dans les circonstances les plus heureuses, nous ne voyons pas comment nous pourrions avoir un système de propulsion en circuit fermé dans des délais qui puissent correspondre à notre acquisition de sous-marins. C'est encore loin. Nous surveillons ce qui se passe dans le monde dans ce domaine, mais pour le moment, nous ne voyons pas d'application immédiate.

M. Hicks: Je suppose que vous avez envisagé l'acquisition de sous-marins conçus pour recevoir ultérieurement, dans huit ou neuf ans, ce système indépendant de l'air.

CAdm Boyle: Oui, c'est certainement une option.

M. Hicks: Je passe un instant au CF-18, car vous en avez parlé il y a quelques minutes, Général. Vous avez dit

[Texte]

ago, general. You used the word "cancelled" in your comments. Is the proper word not "postponed"?

Gen de Chastelain: Mr. Chairman, Mr. Hicks is quite right. I should not have said cancelled because equipment for Europe and for the European role is on pause. But we had planned an earlier acquisition of CF1-8s, additional CF-18s, and we are not now planning on that because it is on pause.

Mr. Hicks: All right. Are we still on line? The attrition rate I think is one aircraft for 100,000 hours, and we have lost seven, is it, now?

Gen de Chastelain: Mr. Chairman, may I defer to the deputy chief on this one, General Huddleston?

Major-General D. Huddleston (Deputy Chief of the Defence Staff, Department of National Defence): I think your figures are right, Mr. Hicks. They work out at roughly one aircraft a year if I am not mistaken, and I believe that in the course of the last few months we have probably moved slightly ahead of the attrition prediction, but it is a very small statistical sample. To all intents and purposes we are on track.

Mr. Hicks: The reason I asked the question was to try to project how long we can survive with the 131 F-18 aircraft we presently have. Of course the next question is are we looking down the road? That is why I asked whether it was cancelled or postponed. If it is cancelled, fine, maybe we are looking at a more sophisticated aircraft to acquire in seven or eight years, maybe with longer range, to do a better job for Arctic surveillance. I do not know.

Gen de Chastelain: No, we are not looking at a more sophisticated aircraft in the timeframe you are talking about to replace the F-18. Yes, Mr. Chairman, the fact that we do not have attrition aircraft is going to have an effect on our ability to meet commitments in the longer term. That is why we have indicated that within a few years, I think we started talking about 1992-93, we have to revisit the question of Europe based on a requirement to replace equipment, if indeed decisions taken in Vienna do not make that irrelevant.

• 1630

We have a commitment for a certain number of aircraft to Europe as we do not replace those that we lose through attrition. We are lowering that commitment.

Mr. Rompkey: I was just going to say, on a point of order, Mr. Chairman, that in view of the fact that we are not going to have the Chief of Staff and the other people

[Traduction]

«annulé» dans vos commentaires. Ne faudrait-il pas plutôt dire «reporté»?

Gén de Chastelain: Monsieur le président, monsieur Hicks a tout à fait raison. Je n'aurais pas dû dire annulé, car le matériel pour l'Europe et pour la Mission européenne est en pause. Mais nous avons prévu initialement d'acquérir des CF-18, des CF-18 supplémentaires, et ce n'est plus prévu maintenant parce que ce programme est en veilleuse.

M. Hicks: Très bien. Sommes-nous toujours dans les temps? Le taux d'usure je crois est d'un appareil toutes les 100,000 heures et nous en avons déjà perdu sept, n'est-ce pas?

Gén de Chastelain: Monsieur le président, pourrais-je demander au chef-adjoint, le général Huddleston de répondre?

Le major-général D. Huddleston (chef adjoint d'État-major, ministère de la Défense nationale): Je crois que vos chiffres sont exacts, monsieur Hicks. Sauf erreur, cela fait à peu près un appareil par année et je crois qu'au cours des derniers mois, nous avons légèrement dépassé les prédictions d'usure, mais c'est un très petit échantillon statistique. A toutes fins utiles, nous sommes dans les temps.

M. Hicks: Si je vous ai posé la question, c'est parce que je voulais déterminer pendant combien de temps nous pourrions survivre avec les 131 F-18 que nous avons actuellement. Bien entendu la question suivante est, et après? C'est pourquoi je vous ai demandé de préciser s'il s'agissait d'annulation ou de de report. S'il s'agit d'annulation, parfait, il est alors possible que nous envisagions un appareil plus sophistiqué à acquérir d'ici sept ou huit ans ou peut-être à plus long terme, pour mieux remplir notre mission de surveillance de l'Arctique. Je ne sais pas.

Gén de Chastelain: Non, nous n'envisageons pas un appareil plus sophistiqué dans les délais dont vous parlez pour remplacer le F-18. Oui, monsieur le président, le fait que nous n'ayons pas d'appareil de remplacement aura une incidence sur notre aptitude à remplir nos engagements à plus long terme. Voilà pourquoi nous avons laissé entendre que d'ici quelques années, plus précisément en 1992-1993, je pense, nous devons repenser la question européenne en fonction des besoins de remplacement du matériel, à moins que les décisions prises à Vienne ne rendent la chose inopportune.

Notre engagement comporte un certain nombre d'appareils en Europe, mais comme nous ne remplaçons pas des appareils qui sont désaffectés, nous diminuons cet engagement.

M. Rompkey: J'étais sur le point de dire, monsieur le président, en invoquant le Règlement, qu'étant donné que le chef de l'État-major et son personnel ne peuvent se

[Text]

with him every day, you might be flexible and allow us to go a little over time, because this is very important.

The Chairman: Mr. Rompkey, you are expressing what I have been feeling sitting here.

Mr. Rompkey: Good.

Mme Suzanne Duplessis (députée de Louis-Hébert): Général de Chastelain, permettez-moi de vous féliciter pour votre nomination. Je m'en réjouis vraiment, ainsi que plusieurs personnes de mon comté.

Gén de Chastelain: Merci beaucoup.

Mme Duplessis: Vous pouvez être assuré que nous vous souhaitons tout le succès possible dans votre mandat. Je tiens aussi à remercier vos collègues de s'être joints à vous aujourd'hui et d'être ici présents.

Actuellement, êtes-vous en mesure de vérifier, dans l'océan Arctique, l'activité générée, tant par la proximité de Murmansk, la base de sous-marins nucléaires la plus importante de l'URSS, que par les sous-marins ou navires américains, même si on sait que les relations entre les deux superpuissances se sont drôlement améliorées depuis deux ans?

Gén de Chastelain: Posez-vous cette question surtout parce que nous n'aurons plus la possibilité d'avoir des sous-marins à propulsion nucléaire?

Mme Duplessis: Non, je parle du moment actuel. Actuellement, êtes-vous en mesure de vérifier l'activité dans l'océan Arctique? C'est ce que je veux savoir, parce qu'on discute justement de la souveraineté du Canada. Je veux savoir si vous êtes en mesure de surveiller, d'être capable de dire qu'il se passe telle ou telle chose actuellement dans l'Arctique.

Gén de Chastelain: Il y a là des choses un peu classées dont je ne veux pas me mêler. Mais il y a aussi les grands océans, l'Atlantique et le Pacifique. Nous avons beaucoup d'opérations à effectuer là.

En ce qui concerne l'Arctique, c'est un endroit que nous avons la prétention de... Quand je dis «prétention», cela ne veut pas dire que je ne suis pas d'accord sur nos idées. Cependant, d'autres pays ont aussi des prétentions en ce qui concerne la souveraineté dans l'Arctique. Donc, ce n'est pas simplement une question de notre souveraineté lorsqu'on parle de l'océan Arctique. Il y a plusieurs pays qui considèrent que l'océan Arctique est leur territoire.

Je ne peux pas vous donner de détails techniques et vous dire qui fait quoi et où. Je peux simplement vous dire que le Canada ne peut pas décider seul de sa participation dans l'Arctique. Nous ne pouvons pas y aller maintenant sans les sous-marins nucléaires. Cela, c'est certain.

• 1635

Mme Duplessis: Vous disiez tout à l'heure que vous préconisiez un plan à long terme en répondant à mon

[Translation]

présenter devant le Comité tous les jours, vous pourriez être souple et nous permettre de dépasser notre temps de parole, vu la grande importance de ce dossier.

Le président: Monsieur Rompkey, vous avez exprimé tout à fait les sentiments de la présidence.

M. Rompkey: Bien.

Mrs. Suzanne Duplessis (Louis-Hébert): General de Chastelain, allow me to congratulate you for your appointment. It gives me great pleasure as well as to several people in my riding.

Gen de Chastelain: Thank you very much.

Mrs. Duplessis: You may be assured that we wish you all the best during your term of office. I would like also to thank your staff for being here with you today.

Right now, are you in a position to check out in the Arctic Ocean the activity generated not only around Murmansk, the largest USSR nuclear submarine base, but also by the American submarines or ships, even when we know that the relationship between the two super powers have dramatically improved over the last two years?

Gen de Chastelain: Did you ask this question mainly because it is no longer possible for us to have nuclear-powered submarines?

Mrs. Duplessis: No, I mean at this time. In fact, are you able to check out the activity in the Arctic Ocean? This is what I want to know, because we are discussing specifically Canadian sovereignty. I would like to know if you are able to monitor, to say that this or that is happening right now in the Arctic.

Gen de Chastelain: This is partly a classified matter of which I cannot speak. But there are also the main oceans, the Atlantic and the Pacific. We do have quite a number of operations over there.

As to the Arctic, this is where we claim to... When I say claim this does not mean that I disagree with our ideas. However, other countries also have claims to Arctic sovereignty. So it is not only a matter of our sovereignty when the Arctic Ocean is being discussed. There are several other countries that consider that the Arctic Ocean is also part of their territory.

I can not give you technical details and tell you who does what and where. I can only say that Canada can not decide by itself on its participation in the Arctic. Right now we can not go there without nuclear submarines, that is for sure.

Mrs. Duplessis: Earlier, in response to some straight forward questions about submarines by my colleague Bob

[Texte]

collègue, Bob Hicks, qui vous avait posé des questions franches sur les sous-marins. Donc, dans votre plan à long terme, puisque vous avez dit dans votre déclaration qu'il était important que la Défense nationale ait un plan à long terme, vous inscrivez les sous-marins. Si jamais vous en demandiez, j'imagine que ce serait des sous-marins nucléaires. On sait bien que les sous-marins traditionnels ne peuvent pas fabriquer l'oxygène nécessaire aux marins qui sont à l'intérieur. Une petite centrale peut fabriquer de l'oxygène. Ce serait peut-être important si on fabriquait des sous-marins plus tard. Je dis bien «si». Je ne m'engage pas au nom de mon gouvernement.

Je voudrais aussi vous demander si les installations de surveillance actuelles du NORAD sont suffisantes pour surveiller l'activité des trois océans. Cela se rapproche un peu de la première question que je vous ai posée.

Gén de Chastelain: Actuellement, nous n'avons pas assez d'équipement pour faire tout ce qu'on voudrait faire en ce qui concerne la surveillance de nos côtes.

Mme Duplessis: Est-ce qu'un système canadien de radar basé dans l'espace pourrait remplacer ces sous-marins, si vous en faisiez la demande et que le gouvernement y consentait?

Gén de Chastelain: Vous entrez dans un domaine très technique. Je dirais que non. Cela pourrait toujours compléter le rôle des sous-marins dans tous les océans, mais ce n'est pas le même système de surveillance. Les radars dans l'espace. . .

Mme Duplessis: Ils ne sont pas assez perfectionnés pour pouvoir détecter un sous-marin dans l'océan actuellement? C'est cela?

Gén de Chastelain: Je demanderai si c'est le cas à un de mes techniciens. Pour ma part, je dirais qu'ils n'en sont absolument pas capables, mais. . .

Mme Duplessis: Si vous me dites que ce n'est pas assez perfectionné, je comprends très bien.

Tout à l'heure, vous avez dit que plusieurs pays ont des prétentions en ce qui concerne le territoire du Grand Nord. À l'heure actuelle, est-ce qu'il y a des négociations ou des discussions avec les États-Unis à ce sujet, ou si cela relève plutôt des Affaires extérieures?

Gén de Chastelain: Cela relève entièrement des Affaires extérieures, madame.

Mme Duplessis: J'ai encore deux autres questions. L'une n'a pas trait à la souveraineté, mais elle me préoccupe tout de même.

Est-ce que les Forces canadiennes se préoccupent de la préservation de l'environnement? Vous assurez-vous, dans vos opérations, que vos chars d'assaut, vos véhicules sont vraiment bien équipés? Je vous étonne peut-être en vous posant cette question, mais. . .

Gén de Chastelain: Au contraire, c'est une très bonne question. De plus en plus, dans les Forces canadiennes, nous sommes obligés de tenir compte de l'effet sur l'environnement de chacune des choses nouvelles que

[Traduction]

Hicks, you said that you advised a long-term plan. I gather, since in your statement you emphasized the importance of DND having a long-term plan, that this plan includes submarines. And I imagine that if you asked for submarines, they would be nuclear powered ones. We realize that conventional submarines cannot produce the oxygen their crews require. It is possible for small generators to produce oxygen, which could be important if we manufacture submarines later—and I emphasize the “if” I am not committing myself on behalf of the government.

To follow up on the first question I asked you, I would also like to know whether current NORAD surveillance facilities are adequate for surveillance of activity in all three oceans.

Gen de Chastelain: At the moment, we do not have enough equipment to do all we would like to do in coastal surveillance.

Mrs. Duplessis: Could a Canadian space-based radar system replace these submarines if you requested it and the government agreed to it?

Gen de Chastelain: You are getting into a very technical subject. I would say such a system could not replace the submarines, although it could complement the role of the submarines in all three oceans. Still, it is not the same surveillance system. Space-based radars. . .

Mrs. Duplessis: Is the problem that these radars are not currently sophisticated enough to detect a submarine in the ocean?

Gen de Chastelain: I shall ask the opinion of one of my technicians on that point. Personally, I would say that they are not at all capable of such detection, but. . .

Mrs. Duplessis: If you tell me these systems are not sophisticated enough, I will certainly understand.

Earlier, you said that a number of countries had claims to the Arctic. Are negotiations or discussions with the United States currently under way on this point, or would such discussions be more in the purview of the Department of External Affairs?

Gen de Chastelain: That question falls entirely under the responsibility of External Affairs, madam.

Mrs. Duplessis: I have two more questions. Although one of them does not deal with sovereignty, it is still of interest to me.

Do the Canadian Armed Forces care about preserving the environment? In your operations, do you make sure that your tanks and other vehicles are properly equipped? You may find this question surprising, but. . .

Gen de Chastelain: On the contrary, it is an excellent question. Increasingly, the Canadian Armed Forces must take into account the effect on the environment of each of their new activities. Now, when we undertake a new type

[Text]

nous faisons. Maintenant, lorsque nous entreprenons un nouveau type d'opération, nous sommes obligés de faire une étude de son effet sur l'environnement. Nous devons maintenant rendre compte au gouvernement et lui assurer que ce que nous faisons est conforme aux normes maintenant en vigueur au pays.

Mme Duplessis: Cela me fait plaisir de vous entendre dire cela.

Le Canada s'apprête à signer une entente avec l'URSS concernant la recherche civile, la survie dans le Grand Nord, l'environnement et toute une série de choses comme celles-là. Est-ce que le Canada aurait aussi intérêt à négocier avec l'Union soviétique un autre accord visant à limiter les incidents en mer ou encore les opérations militaires dangereuses en mer?

Gén de Chastelain: Je n'ai pas de détails sur un tel accord, mais je crois que les Affaires extérieures ont entrepris des démarches avec le gouvernement sur cette question. Je n'ai pas de détails moi-même, monsieur le président, mais je peux faire de la recherche à mon Ministère et vous donner les renseignements s'ils existent.

Mme Duplessis: Seriez-vous pour que le Canada négocie avec l'Union soviétique?

The Chairman: Thank you very much, Madam. We will proceed, and if you would like to come back, please signal to me.

• 1640

Mr. Mifflin (Bonavista—Trinity—Conception): Mr. Chairman, thank you for equal time as well. I appreciate that very much.

I first of all would like to congratulate the Chief of the Defence Staff, General de Chastelain, on his promotion to four-star general and Vice-Admiral George on his promotion as the new commander of Maritime Command, Admiral Thomas on his assuming the position of the vice-chief, and also Lieutenant-General Huddleston, who we met in NATO some years ago. It is nice to see you all back. And I welcome an old colleague, a former colleague, Admiral Boyle. Have you just taken over as the chief of engineering and maintenance? You were there last year, were you not?

RAdm Boyle: I was indeed there last year, but I do believe the chief's question was correct. We all are in new service.

Mr. Mifflin: I ask that question in the context of some of the questions I might be asking.

I have many questions and they range from one into the other, but I would like to start really on the business of... and it is really meant to put it into perspective for us when we visit Maritime Command, although it will not be necessarily on maritime sovereignty. I want to look at some of the statements and a couple of minutes on defence policy and where we are with respect to the white paper. I am not going to cover territory that I think everybody in this room is aware of.

[Translation]

of operations, we must carry out an environmental impact study. We must now report to the government, indicating that our activities meet national standards in effect.

Mrs. Duplessis: I am delighted to hear that.

Canada is preparing to sign an agreement with the USSR on civilian research, survival in the Arctic, the environment and a whole series of related matters. Would Canada also benefit from negotiating another agreement with the Soviet Union that would reduce accidents at sea or dangerous military operations at sea?

Gen de Chastelain: I do not have details about such an agreement, but I think that the Department of External Affairs has approached the government on this question. I personally do not have any details, Mr. Chairman, but I can find out about any activities in my Department and give you that information.

Mrs. Duplessis: Would you support Canada's negotiating with the Soviet Union?

Le président: Merci beaucoup, madame. La parole est au prochain intervenant; si vous désirez poser des questions lors d'un prochain tour, veuillez me l'indiquer.

M. Mifflin (député de Bonavista—Trinity—Conception): Monsieur le président, merci de m'avoir accordé le même temps. Je vous en sais gré.

Tout d'abord, je tiens à féliciter le chef de l'État-major de la Défense, le général de Chastelain, qui a été promu général à quatre étoiles, ainsi que le vice-amiral George qui vient d'être nommé à la tête du Commandement maritime, l'amiral Thomas qui vient d'être nommé vice-chef, et le lieutenant-général Huddleston, que j'ai rencontré à l'OTAN il y a quelques années. Je suis ravi de vous revoir tous. Et je tiens à souhaiter la bienvenue à un ancien collègue, l'amiral Boyle. N'êtes-vous pas devenu chef du génie et de l'entretien? Vous y étiez l'an dernier, n'est-ce pas?

CAM: J'y étais effectivement l'an dernier, je crois que la question posée par le chef est exacte. Nous occupons tous un nouveau poste.

M. Mifflin: Je pose cette question dans le contexte de quelques-unes des questions que je voudrais soulever.

Plusieurs questions me viennent à l'esprit, et toutes sont reliées, mais je tiens à parler au départ de... ça peut nous permettre de replacer les choses dans leur perspective lorsque nous visiterons le Commandement maritime, même si ce n'est pas nécessairement à propos de la souveraineté maritime. Je tiens à faire le point de certaines déclarations et passer quelques minutes à parler de notre politique de défense et à voir où nous en sommes au sujet du livre blanc. Je ne vais pas aborder

[Texte]

The Chief of the Defence Staff mentioned that the defence policy has not changed. I am not taking issue with that, general. I attended a defence association national network of around 110 learned men in defence. They believe that something has happened to our defence policy. Even the harshest critics of defence in the national media believe that something has happened to our defence policy. And I realize the chief is in a very difficult position.

Mr. Chairman, I would submit that defence policy has to do with what you do, and the defence policy of any country is to protect Canadian interests and Canadians abroad. In that sense I believe it has not changed. But defence policy is also the commitment of the government, and not necessarily the party, the commitment of the government—and I cannot help but to put this in context, and it is not meant to be partisan and I say that very seriously—

Mr. Darling (Parry Sound—Muskoka): Oh, oh.

Mr. Mifflin: No, I am serious about it.

Mr. Blackburn: We are never partisan over here.

Mr. Mifflin: The white paper says here, and it is the beginning and I am not going to read very much, "For much of the 1960s and 1970..." It refers to the low priority given by the federal government to defence and I will quote now, it says:

The Forces were cut in size and much of their equipment was allowed to become obsolete. As a result, Canada's security and sovereignty were seriously weakened and both our allies and potential opponents received mixed signals about our reliability as a NATO partner.

Vis-à-vis your question, Mr. Hicks.

This is the beginning and then at the end the conclusion says:

Decades of neglect must be overcome. We will consolidate our land and air commitments in Europe on the central front, . . .

etc., and giving specifics.

I guess my point, Mr. Chairman, is that in order to have a defence policy, you have to put your money where your mouth is. You can come out with all kinds of white papers but what you must do is to have a commitment of

[Traduction]

des questions dont tout le monde ici est au courant, je pense.

Le chef de l'état-major de la Défense a fait remarquer que notre politique de défense n'a pas été modifiée. Je vous l'accorde, général. J'ai assisté à une conférence nationale des associations de défense, à laquelle se trouvaient quelques 110 experts en matière de défense. A leur avis, notre politique de défense n'est plus la même. Même les plus sévères critiques de notre politique de défense dans les médias nationaux semblent de cet avis. Mais je me rends bien compte que le chef se trouve dans une position bien délicate.

Monsieur le président, à mon avis, toute politique de défense doit être jugée selon son côté pratique, or, notre politique, comme celle de tout autre pays, doit viser à protéger les intérêts des Canadiens ici et à l'étranger. Sous cet angle, je crois bien que notre politique est restée la même. Mais une politique de défense, c'est aussi l'engagement pris par le gouvernement, et pas nécessairement par un parti, mais bien par le gouvernement—et je ne peux m'empêcher de situer le contexte dans lequel je m'exprime, je ne cherche pas à faire preuve de sectarisme politique et je suis tout à fait sérieux lorsque. . .

M. Darling (député de Parry Sound—Muskoka): Ah, Ah!

M. Mifflin: C'est un fait, je suis très sérieux.

M. Blackburn: Il n'y a jamais de sectarisme parmi nous.

M. Mifflin: On dit dans le livre blanc, tout au début, mais je ne vais pas en lire un long passage: «Durant une bonne partie des années 60 et 70» On parle du peu d'attention que le gouvernement fédéral a accordé à la défense, et je poursuis ma citation:

Les effectifs des forces canadiennes ont été réduits, et l'on a laissé tomber en désuétude une grande partie du matériel qu'elles utilisent. Il s'en est suivi que la sécurité et la souveraineté du Canada ont été considérablement affaiblies et ni nos alliés ni nos adversaires en puissance ne savaient si nous étions des partenaires dignes de confiance au sein de l'OTAN.

Ce qui est lié à votre question, monsieur Hicks.

C'était le début, et l'on termine en disant que:

Il faut réparer les dégâts causés par des décennies d'abandon. Nous consoliderons sur le front central nos forces aériennes et terrestres désignées à l'appui des engagements pris envers l'Europe. . .

Puis on entre dans les détails.

Bref, monsieur le président, ce que je veux faire ressortir, c'est que toute politique de défense repose non sur des paroles, mais sur des actes. On peut bien publier une foule de livres blancs, mais en fin de compte, il faut y

[Text]

money. This is why we are here today talking about this business. This is why we are going to Maritime Command.

The defence policy that was enunciated by this document concentrated a lot on the procurement of equipment. I am not going to mention any figures because they are not clear and at best I think they were judgmental even when they came out in 1987 when this was being put together, but what I am interested in specifically is I that know that DND tags a price tag on this and it was x dollars. The \$2.76 billion cut is not as clear, certainly to my new colleagues here, as to specifically how much of that is O and M and how much is capital equipment, but I do recall and, sir, you will have to forgive me if I am wrong but just to give you and the committee, Mr. Chairman, some magnitude of what the cuts meant in defence. If you bought everything that this white paper suggested you would buy, the best guess—it was more than that, it was an educated guess; it was an extrapolation—was around \$63 billion, I believe.

But the commitment of this paper for regularized funding over the 15-year period which was the GNE plus 2%, I think amounted to somewhere in the vicinity of \$52 billion or \$53 billion. In other words, we were about \$10 billion or \$12 billion short before any cuts were made.

• 1645

Now that we have made some cuts, how much worse off are we? I know you cannot answer the question, but the long-term question and the question we will be asking down at Maritime Command is what effect this will have. If this document recognizes that we are in bad shape with 2% plus GNE, then where are we with more cuts?

Gen de Chastelain: Admiral Mifflin gave me the option of not answering his question, because he said I could not, but I will nonetheless comment on it.

I said that the government objectives outlined in the white paper are still valid, and they are. The degree to which we are able to implement them of course has in some cases been placed in question and in some cases we are now examining this as part of our process of restructuring. The white paper remains government policy; it has not been changed.

In terms of funding, I can get into all kinds of difficulty if I start talking about figures, but I would observe that the funding formula for the white paper was a rate of

[Translation]

engager des fonds. Voilà pourquoi nous en discutons aujourd'hui. Voilà pourquoi nous allons faire une tournée du Commandement maritime.

La politique de défense énoncée dans ces documents s'est beaucoup concentrée sur l'achat du matériel. Je ne veux pas citer des chiffres, car ils ne sont pas clairs; au mieux, il s'agissait d'estimations, même lorsque ces chiffres ont été publiés en 1987 lors de la rédaction du document; voici ce qui m'intéresse précisément: Je sais que le NDN a fixé un prix de tant de dollars à ces achats. Ce qui n'est pas clair, surtout pour mes nouveaux collègues au sein du Comité, j'en suis sûr, c'est dans quelle mesure les coupures budgétaires de 2,76 milliards de dollars s'appliquent d'une part à l'exploitation et à l'entretien et d'autre part au matériel, mais il y a une chose que je me rappelle, et veuillez me pardonner, monsieur, si je fais erreur, mais c'est simplement pour que vous, le Comité, et vous, monsieur le président, ayez quelque idée de la signification de ces coupures en matière de défense. Si l'on s'était procuré tout ce qui était proposé dans le livre blanc, on aurait dépensé, selon ceux qui font autorité dans ce domaine—mais c'est plus qu'une estimation, c'est une extrapolation—environ 63 milliards de dollars.

Par ailleurs, on avait pris l'engagement dans ce document de régulariser le financement au cours d'une période de 15 ans selon la formule DNP plus 2 p. 100, ce qui aurait totalisé, je pense, 52 ou 53 milliards de dollars. Autrement dit, il y avait un manque à gagner de 10 à 12 milliards de dollars avant même que l'on ne fasse des coupures budgétaires.

Maintenant que nous avons fait certaines coupures, dans quelle mesure la situation a-t-elle empiré? Je sais que vous ne pouvez répondre à cette question, mais à long terme, la question que nous allons poser au Commandement maritime, c'est de savoir quelle sera l'incidence d'une telle mesure. Si l'on admet dans ce document que nous sommes dans une situation grave, même en ajoutant 2 p. 100 aux DNB, qu'arrivera-t-il s'il y a d'autres coupures?

Gén de Chastelain: L'amiral Mifflin m'a offert de ne pas répondre à sa question, car il a dit que je le pouvais pas, mais je peux néanmoins faire quelques observations à ce sujet.

J'ai dit que les objectifs énoncés par le gouvernement dans le Livre blanc sont toujours valables, et c'est la vérité. Bien entendu, dans quelle mesure pourrions-nous les réaliser, c'est ce que l'on met en doute dans certains milieux, et voilà pourquoi nous devons repenser nos structures dans certains cas. Le Livre blanc constitue toujours la politique du gouvernement, qui ne l'a pas modifiée.

En matière de financement, il est bien risqué pour moi de me lancer dans des chiffres, mais je signale que la formule de financement énoncée dans le Livre blanc

[Texte]

GNE plus 2%, plus those bumps above that amount required to fund what we anticipated we needed. So it was always open to question, but nonetheless not assailable, that we would get the money that we would over that period of time.

What has been made quite clear by the budget is that we will not. The degree to which we had to get capital equipment for replacement for that equipment that was already rusting out at the same time has come up with the money to meet the \$2.74 billion less of our expectations in the first five years. The difference between those amounts was the degree to which we had to cut infrastructure, reduce personnel, cut commitments, and place on hold our acquisition programs in Europe.

The question remains valid: to what degree will we be able to meet all the requirements of the white paper in the future? The answer is that I do not know. Clearly we are not going to be able to meet them to the degree we had expected, and in certain areas we are not going to be able to move with the rapidity we had anticipated to start addressing them.

The degree to which we fall short will be much clearer once we have worked out a force structure within the limits of the constraints that we know have been imposed now.

Mr. Mifflin: If I could follow that up—

The Chairman: Before you do, that question and response took your time, but I will just ask you to abbreviate as quickly as you can and proceed.

Mr. Mifflin: In that sense then, Mr. Chairman, I will ask a different question. This question is not meant to embarrass anybody. It is not really a question to the Chief of the Defence Staff, but I would appreciate his comment on it.

Particularly now that the constituency for defence in our country may not be as great as it was even a year ago, I can assure you that Canadians find it very difficult to understand how we can have such a flip-flop in our defence budget but nothing happens. It is like you cut the sausage in half and you continue to cut it in half: when is half the sausage not there? Do we still have—this is sort of a sub-question—55 tasks?

Gen de Chastelain: I do not know the number of tasks. I can find them out. We have not reduced tasks as a result of the budget, with the exception, I believe, of the medium-range patrol aircraft and the tracker. That is not reduced now. What it is reducing now will be finished very shortly.

[Traduction]

correspond à DNB plus 2 p. 100, sans compter quelques bosses au-dessus de cette somme qui correspondent au financement de nos besoins anticipés. C'est pourquoi il a été toujours douteux, mais sans qu'il s'agisse d'un principe établi, que nous puissions obtenir les fonds que nous avons demandés pour un laps de temps donné.

Ce que le budget fait voir nettement, c'est que nous ne les aurons pas. Étant donné que nous pouvons compter sur 2,74 milliards de dollars de moins au cours des cinq prochaines années, la question se pose de savoir comment nous pouvons nous procurer du matériel de remplacement alors qu'une partie de notre matériel doit être mis hors service pour cause de détérioration. Vu l'écart entre nos prévisions et notre budget, nous devons décider dans quelle mesure il faut réduire l'infrastructure, diminuer nos effectifs et nos engagements, et mettre en veilleuse nos programmes d'acquisition en Europe.

La question demeure toujours d'actualité: dans quelle mesure pourrions-nous répondre à l'avenir à tous les engagements qui figurent dans le Livre blanc? La réponse, c'est que je l'ignore. Il est évident que nous ne pourrions pas y répondre dans la mesure que nous avions prévue, et dans certains domaines il nous sera impossible de procéder aussi rapidement que nous l'avions escompté pour faire face à nos engagements.

Il sera plus facile d'établir dans quelle mesure nos engagements ne pourront être remplis dès que nous aurons restructuré nos forces en tenant compte des restrictions qui nous ont été imposées.

M. Mifflin: Si je peux poursuivre la discussion. . .

Le président: Auparavant, toutefois, je dois faire remarquer que la question et la réponse ont pris tout votre temps, aussi vous demanderais-je d'être aussi bref que possible.

M. Mifflin: En ce cas, monsieur le président, je vais poser une question différente. Je ne cherche pas à causer des embarras à quiconque. La question ne s'adresse pas vraiment au chef de l'État-major de la Défense, mais j'aimerais bien savoir ce qu'il en pense.

Alors que les partisans de la défense au Canada ne sont peut-être pas aussi nombreux qu'il y a un an, je n'hésite pas toutefois à affirmer que les Canadiens ont beaucoup de mal à comprendre que l'on puisse faire un tel volte-face en matière de défense, étant donné que rien ne se produit. C'est comme la saucisse que l'on coupe en deux une fois, puis une autre fois: peut-on encore parler d'une demi-saucisse? Ma question se rattache à la première: avons-nous toujours les 55 tâches?

Gén de Chastelain: J'ignore le nombre exact de tâches, mais je peux me renseigner. Nous n'avons pas diminué le nombre de tâches à la suite des coupures budgétaires, à l'exception, je crois, des patrouilles aériennes à rayon d'action moyen et des Trackers. Cela ne se fait pas en ce moment, mais nous allons terminer sous peu la réduction de certaines tâches.

[Text]

Mr. Mifflin: I guess my comment—again I would like the comment of the Chief of the Defence Staff on this—is that if Canadians see defence budgets being cut to the extent of the last cut, and if there is no redress on the part of the government to restore that, but they see National Defence continuing to say that we can still do our jobs and we can continue our commitments, I guess the question Canadians would ask, particularly now with the goods and services tax in front of us, is how much more we can cut Defence before somebody in Defence says they cannot do their job.

• 1650

Gen de Chastelain: Mr. Chairman, it is quite clear that we cannot do more with less. We cannot do what we had expected to be able to do after the white paper was announced and before the budget cuts were made. Certain things have already gone. I have mentioned one of them. We have had to refine our infrastructure and reduce our personnel to find money for capital. We have had to defer on the question of some very large expenditures for Europe, which are part of that “bumps over the GNE plus 2%” line, until the situation becomes clearer in Europe or other decisions are made.

So there is no question that we are able to do more with less. What we are trying to do now within the department in our current process is to find out if we can do as much of the same better for a lesser amount of money; for example, contracting out primary flying training. That is something we have never done before, but maybe we can do it more efficiently. That will allow us to get rid of some infrastructure and therefore find savings there. There is a number of areas like this, Mr. Chairman, that we are examining where other nations have in fact gone before us and made some savings.

As a uniformed officer, I cannot say we can do more with less. We cannot. The degree to which we do less is not determined except in those areas where it has been announced. We will not modernize what we have in Europe for the time being. We have gone out of the medium-range patrol aircraft role for the time being. We will not increase the size of the reserves to 65,000 in the primary reserves as we had anticipated, although we are increasing the reserves. We are not doing a lot of the things we thought we would be doing. We are still meeting the commitments, but less well than we were before, or very shortly less well than we were before as the equipment gets older and is not replaced.

Mr. Fretz (Erie): I add my words of welcome, general, to you and your staff.

[Translation]

M. Mifflin: Je ferai donc remarquer, et à nouveau j'aimerais savoir ce qu'en pense le chef de l'État-major de la Défense, que si des Canadiens constatent que l'on diminue le budget de la défense autant que la dernière fois, si le gouvernement ne manifeste nullement l'intention de mettre fin à ces coupures, et si la Défense nationale continue à dire qu'elle peut toujours remplir ses missions et tenir ses engagements, ils vont être portés à se demander, surtout lorsqu'on projette d'établir une taxe sur les produits et services, jusqu'à quel point on peut continuer à diminuer le budget de la Défense avant que les autorités ne disent qu'elles ne peuvent plus faire leur travail.

Gén de Chastelain: Monsieur le président, il est évident qu'à l'impossible nul n'est tenu. Il nous est impossible de faire certaines choses que nous avions prévues, depuis l'apparition du Livre blanc et avant même que nos budgets soient diminués. Certains projets ont déjà été annulés; j'en ai mentionné quelques-uns. Nous avons dû réorganiser notre infrastructure et diminuer nos effectifs afin de trouver des fonds pour le matériel. Nous avons dû remettre à plus tard certaines des dépenses les plus importantes pour l'Europe, lesquelles faisaient partie de ces «bosses en plus du DNB plus 2 p. 100», jusqu'au moment où la situation s'éclaircisse en Europe ou que d'autres décisions soient prises.

Il ne fait donc aucun doute que nous devons faire plus avec moins. Ce que le ministère s'efforce de faire, à l'heure actuelle, c'est de déterminer s'il est possible de mener les mêmes activités qu'auparavant, mais en limitant nos dépenses, par exemple en sous-traitant les cours d'entraînement au vol. Il s'agit d'un précédent, mais peut-être la chose se fera-t-elle plus efficacement. On pourra ainsi se débarrasser d'une partie de l'infrastructure, ce qui nous fera réaliser des économies. Dans bien d'autres domaines analogues, monsieur le président, nous étudions ce que d'autres pays ont fait afin de voir où il est possible de réaliser des économies.

En tant qu'officier portant l'uniforme, je ne puis dire que nous pouvons faire plus avec moins. C'est impossible. Nous n'avons pas encore décidé dans quels domaines nous pouvons faire moins, sauf pour ce qui a déjà été annoncé. Nous n'allons pas moderniser dès maintenant notre matériel européen. Nous n'assumons plus désormais les patrouilles aériennes à rayon d'action moyen. Nous avions prévu d'accroître le nombre de réservistes à 65,000 pour la première réserve, nous y avons renoncé, du moins en partie. Nous avons renoncé à beaucoup de choses que nous comptions faire. Nous remplissons toujours nos engagements, mais pas aussi bien qu'auparavant et cela va aller en empirant sous peu, à mesure que le matériel devient désuet et n'est pas remplacé.

M. Fretz (député de Érié): Je tiens également à vous souhaiter la bienvenue, général, à vous et à vos collaborateurs.

[Texte]

I want to talk just a bit about hardware. The maritime coastal vessels, if that comes on stream, will number about a dozen. How many of those will be used for training in the Great Lakes and how many will be used for their minesweeping role or coastal patrol? Has that determination been made?

Gen de Chastelain: Mr. Chairman, it has. I would ask Admiral George to address the question, if you agree.

VAdm George: Talking about morale and the white paper, one of the key points of the white paper we have been able to hold onto is the plans for the naval reserve. A cornerstone of that naval reserve planning is the minor war vessel program that is now out in a definition phase in industry, as you know. We will see between 1993 and 1998, if the plan goes forward as we anticipate, the delivery of those 12 vessels. In preparation for that, we have already acquired two offshore vessels that we will equip with mine counter-measures equipment so the naval reserve primarily can gain experience in this kind of coastal defence that we have been very much wanting in for many, many years.

In terms of the longer-term plan, it would be our intention to base a number of those vessels up the river, of course, recognizing that during the wintertime we would have to bring them out and they would probably all come to Halifax on the Atlantic side. Out of those 12, I would not want to be bound to an exact number in Victoria versus Halifax versus the St. Lawrence and Great Lakes during the summertime, but one might see a division of four on the west coast, four in Halifax and the other four available for the reserve divisions.

That is also a function of how successful we are with the development of our naval reserve. As you know, we will have 23 naval reserve divisions. We are at 22 now and next year will open one and the following year another one, so we will eventually have 24 naval reserve divisions. It is all tied in with the minor war vessel program, and is going very successfully.

• 1655

Mr. Fretz: The frigate program I understand is proceeding on schedule. Linked with that, what are the plans, if there are any, about refits for our destroyers? I am completely ignorant in that area. Is there a plan to refit our older ships?

RAdm Boyle: Mr. Chairman, there is a plan to do that. At the moment I do not have the exact dates and details at hand. I can of course provide them. In fact all but two of the newer of the steam destroyers are in or are seeing their last major refit. We will maintain their operational capability to the best of our ability until such time as they are replaced by the new frigates. The operational support ships of course will continue their refit cycle as normal.

[Traduction]

J'aimerais parler un peu du matériel. Notre flotte côtière comptera une douzaine de navires, si jamais elle est construite. Combien de ces navires serviront-ils à l'entraînement dans les Grands lacs et combien va-t-on en utiliser pour détecter les mines ou patrouiller les côtes? A-t-on pris une décision à ce propos?

Gén de Chastelain: Oui, monsieur le président. Avec votre permission, je vais demander à l'amiral George de répondre à cette question.

VAm George: En parlant de l'esprit de corps et du Livre blanc, l'un des principaux éléments de ce document qui a pu être maintenu est notre plan concernant les réserves navales. À ce propos, la pierre angulaire de nos plans, c'est le programme mineur de navires de guerre, que l'industrie est en train de concevoir, comme vous le savez. Si ce plan se réalise comme nous le prévoyons, douze navires nous seront livrés entre 1993 et 1998. À cette fin, nous nous sommes déjà procurés deux navires hauturiers que nous allons doter de matériel antimines, surtout pour que les réserves navales puissent acquérir une certaine expérience en matière de défense côtière, chose que nous souhaitons depuis bien des années.

Quant à nos plans à long terme, nous nous proposons d'établir des bases pour ces navires en amont du fleuve, bien entendu, mais nous n'avons pas oublié qu'en hiver, nous devons probablement les ramener à Halifax, du côté de l'Atlantique. Quant à la répartition de ces douze navires, je ne voudrais pas m'engager à des chiffres précis concernant les bases de Victoria et de Halifax ni quant à leur emploi sur le Saint-Laurent et sur les Grands lacs au cours de l'été, mais il se pourrait qu'il y en ait quatre sur la côte ouest, quatre à Halifax, et le reste serait mis à la disposition des divisions de réserve.

Une telle répartition est également fonction de l'expansion fructueuse de nos réserves navales. Comme vous le savez, les réserves navales comprennent 23 divisions. Au chiffre actuel de 22, nous prévoyons ajouter une division l'an prochain et une autre l'année suivante, ce qui nous fera 24 divisions. Cette expansion est reliée au programme mineur de navires de guerre, qui est présentement des plus fructueux.

M. Fretz: Si je comprends bien, le programme de frégates se déroule selon les délais prévus. À ce propos, avez-vous envisagé des travaux de remise en état des destroyers? J'ignore tout dans ce domaine. A-t-on songé à remettre en état nos plus vieux navires?

CAdm Boyle: Monsieur le président, cela fait partie de nos plans. Pour l'instant, je n'ai ni date ni détails précis à vous fournir. Bien entendu, je pourrai le faire. En fait, tous les destroyers à vapeur, sauf les deux plus récents, font ou feront l'objet de telles réparations. Nous nous efforcerons de les garder opérationnels jusqu'au moment où nous pourrons les remplacer par de nouvelles frégates. Nous poursuivrons comme à l'accoutumée les travaux de remise en état de la flotte auxiliaire.

[Text]

Mr. Fretz: Is that an ongoing program?

RAdm Boyle: That is correct.

The Chairman: Thank you, Mr. Fretz.

Mr. Fretz: Already?

The Chairman: Are you feeling a little cheated, sir?

Mr. Fretz: I thought it was about two minutes, Mr. Chairman. But I know you, and I know you are a good chairman, and you would never make the mistake of cutting me off too soon—

Mr. Mifflin: Flattery will get you nowhere.

Mr. Fretz: —so I accept your decision, sir.

The Chairman: We will make note of those nice comments for next time.

Mr. Darling: Congratulations, General de Chastelain, on your appointment as CDS, and of course your officers and their promotions.

My colleague, Madam Duplessis, was talking about the environment. I have also a great interest in the environment. I am delighted to know that National Defence is considering the environment in its equipment and so on and so forth. However, there is one little pile of stuff that is not environmentally good, and that is 4,000 or 5,000 tonnes of PCBs at Goose Bay. I understand an incinerator was going to be purchased and located there in the near future, if not now. I wonder what the situation is on that. Do you know how serious the environment is? Canadians are taking a very high profile, and this is I guess the biggest location of PCBs in Canada.

Vice Admiral C.M. Thomas (Vice Chief of Defence Staff, Department of National Defence): Mr. Chairman, it is quite true that we will be destroying PCBs at Goose Bay.

We are, as are all Canadians, conscious of the environmental reality today and making up for the way we all treated the environment yesterday. It is very difficult to live in today's rules for something that happened 10 years ago, because 10 years ago in good faith it was done in yesterday's rules.

We simply do not go forward with activities or programs that are not subject to environmental review because in the most practical sense we will not get them approved. In the largest sense, as good citizens now that we know more, we would not want to do that.

I do not know whether that collectivity of PCBs at Goose Bay fits first place as you granted it, but we intend to get rid of it.

[Translation]

M. Fretz: Il s'agit d'un programme en cours?

CAdm Boyle: C'est exact.

Le président: Merci, monsieur Fretz.

M. Fretz: Déjà?

Le président: Vous sentez-vous un peu lésé, monsieur?

M. Fretz: Je croyais n'avoir eu que deux minutes, monsieur le président. Mais je vous connais, et je sais que vous faites un bon président et que jamais vous ne commettriez l'erreur de raccourcir indûment mon temps de parole. . .

M. Mifflin: La flatterie ne vous mènera nulle part.

M. Fretz: . . . Je me soumetts donc à votre décision.

Le président: Je prends note de vos gentilles remarques pour la prochaine fois.

M. Darling: Félicitations, général de Chastelain, de votre nomination au poste de chef de l'État-major de la Défense et félicitations également à vos officiers qui ont été promus.

Ma collègue, M^{me} Duplessis, a fait mention de l'environnement. Moi aussi, je m'intéresse de près à cette question. Je suis ravi d'apprendre que la Défense nationale tient compte de l'environnement pour ce qui est de son matériel, et ainsi de suite. Néanmoins, il y a une petite pile de matériaux qui ne sont pas bons pour l'environnement, il s'agit des 4,000 ou 5,000 tonnes de BPC à Goose Bay. Je crois comprendre que l'on souhaitait acheter sous peu, sinon dès maintenant, un incinérateur pour l'installer à cet endroit. Je me demande où nous en sommes à cet égard. Vous savez dans quelle mesure l'environnement est devenu une chose sérieuse? Les Canadiens s'intéressent énormément à ce dossier, et je crois bien que c'est l'emplacement le plus important d'entreposage de BPC au Canada.

Le vice-amiral C.M. Thomas (vice-chef de l'État-major de la Défense, ministère de la Défense nationale): Monsieur le président, il est tout à fait vrai que nous allons détruire les BPC à Goose Bay.

À l'instar de tous les autres Canadiens, nous sommes conscients des réalités écologiques d'aujourd'hui et nous essayons de réparer les dégâts causés auparavant. Il est bien difficile d'appliquer les règles d'aujourd'hui à quelque chose qui s'est passé il y a une dizaine d'années, car à ce moment-là, on a agi de bonne foi en se conformant aux règles de l'époque.

Simplement parlant, nous ne poursuivons aucune activité ni aucun programme avant qu'il n'y ait eu un examen environnemental de la situation, car à toutes fins utiles, ni l'un ni l'autre ne serait entériné. Dans le sens le plus large, en tant que bons citoyens, nous ne voudrions pas agir autrement, vu l'état accru de nos connaissances.

J'ignore si la concentration de BPC à Goose Bay est la plus importante, comme vous le dites, mais nous comptons bien nous en débarrasser.

[Texte]

Mr. Darling: It is DND's responsibility to order and pay for that incinerator or whatever you call it.

VAdm Thomas: We have done that, yes.

Mr. Darling: Is it built yet?

VAdm Thomas: I would have to take notice and get back to you, but it is also portable.

Mr. Rompkey: It is not being built; it is being transported.

VAdm Thomas: It is portable; it is being put there.

Mr. Darling: It is portable, but it is not on wheels.

Mr. Rompkey: It is built, it exists, but it is not there.

Mr. Darling: All right then, but it is going to be transported there and then do the job. Of course I would assume that when it has completed its job there are not going to be any more PCBs there, so it could be used in other parts of Canada. You could sell it to somebody and have it still work, unless you are leasing it.

• 1700

VAdm Thomas: It certainly would become an asset of the Government of Canada.

Mr. Darling: That is right. With regard to the budget cuts on defence, I hasten to tell everybody that the Prime Minister and the Minister of Finance did not telephone me in advance and ask for my permission to do it. The cut is about \$500 million a year. If you take the proposed figures of the nuclear powered submarine, which was allocated at \$300 million a year, you are only down \$200 million a year. Are my figures right on that?

Gen de Chastelain: Figures are an awfully difficult thing to deal with. The \$5 billion anticipated for the nuclear powered submarine were not all in the first five years. We are coming up with the \$2.74 billion less in the first five years.

Mr. Darling: Yes, I know. I heard enough about the nuclear-powered submarines—\$8 billion was on the basis of \$300 million a year for 27 years. Am I not correct in that? All I am saying is that \$300 million, which is not going to be spent, leaves you only with a reduced budget of \$200 million.

Gen de Chastelain: It is a complicated issue to explain. The \$8 billion we were talking about was in current-year dollars. The life of the program was 27 years. If you divide 27 into \$8 billion, but do not inflate it for budget-year dollars, you may come up with a figure of \$300 million a year. The determination to find \$2.74 billion in the first five years is not answered simply by not spending \$300

[Traduction]

M. Darling: Il incombe au MDN de commander un incinérateur, si c'est bien ainsi que vous l'appellez, et d'en acquitter les frais.

VAm Thomas: C'est ce que nous avons fait.

M. Darling: L'a-t-on déjà construit?

VAm Thomas: Je dois prendre note de votre question, mais je sais qu'il est portatif.

M. Rompkey: On ne le construit pas; on le transporte.

VAm Thomas: C'est un appareil portatif que l'on est en train d'installer.

M. Darling: Oui, mais il n'est pas monté sur roues.

M. Rompkey: Il est construit, il existe, mais il n'est pas encore là.

M. Darling: Bon, mais on va le transporter à cet endroit pour faire ce travail. Bien entendu, j'imagine que lorsque les travaux seront terminés, il n'y aura plus de BPC à cet endroit, de sorte que l'on pourra utiliser l'appareil dans d'autres coins du Canada. On pourrait le vendre à quelqu'un pour qu'il puisse s'en servir, à moins qu'on ne le lui loue.

VAm Thomas: Nul doute qu'il pourrait figurer parmi les avoirs du gouvernement du Canada.

M. Darling: Exact. Quant aux compressions dans le budget de la défense, je m'empresse de rappeler à tous que ni le premier ministre ni le ministre des Finances ne m'a téléphoné à l'avance pour m'en demander la permission. Ces coupures se chiffrent à quelque 500 millions de dollars par an. Si l'on en soustrait le budget du sous-marin nucléaire, soit 300 millions de dollars par an, la réduction n'est plus que de 200 millions de dollars par an n'est-ce pas?

Gén de Chastelain: Les chiffres, c'est toujours bien délicat. Les 5 milliards de dollars qui devaient être prévus pour le sous-marin nucléaire, ne figureraient pas entièrement dans le budget des cinq premières années. Voilà pourquoi nous parlons d'une réduction budgétaire de 2,74 milliards de dollars au cours des cinq premières années.

M. Darling: Oui, je sais. J'en ai assez entendu au sujet des sous-marins nucléaires—8 milliards de dollars, soit 300 millions de dollars par an pendant 27 ans, n'est-ce pas? Je dis tout simplement que déflation faite 300 millions de dollars, vous n'avez donc que 200 millions de dollars de moins à dépenser.

Gén de Chastelain: Ce n'est pas facile à expliquer. Le chiffre de 8 milliards de dollars est une estimation fondée sur la valeur courante du dollar. Mais le programme devait s'étaler sur 27 années. Si l'on divise 8 milliards de dollars par 27, sans tenir compte de l'inflation, on aboutit au chiffre approximatif de 300 millions de dollars par an. Pour économiser 2,74 milliards de dollars au cours des

[Text]

million a year on nuclear-powered submarines in the first five years.

Mr. Darling: You have enlarged your fleet by one submarine. Of course, when I heard that I did not jump for joy either. This HMS *Olympus* did not come steaming out of the factory. Is it the same age as the Oberon class? I talked to a friend of mine, who is a Member of Parliament, in rather strong terms, and he said that actually you were going to use it and become cannibals. In other words, it was just going to try to keep the others afloat. You were going to take parts off it. Is there any truth to that?

Gen de Chastelain: Mr. Chairman, this is a question quite properly for Maritime Command, but as CDS I would like to show that I know a bit about submarines too. So I will take a first crack at it and then ask him.

The consequence of not going ahead with our new submarine program for acquisition meant that we had to prolong the life of the three operational Oberon. We could no longer afford the time spent using those ships for less than operational matters; in other words, for training. The acquisition of the *Olympus* as a training tool, as a vessel that will not go to sea—it is tied up alongside and is now part of the fleet training school—permitted us to do the training on that vessel there and prolong the life of the three operational Oberons.

But perhaps I had better get a sailor to say something about that.

VAdm George: May I first of all commend the CDS on his understanding of our naval problems. A harbour training facility is in place now for our destroyers. We have a harbour training ship on both coasts. In fact, our sailors can go down on board that ship, run it up and it does everything except move through the water—the shafts go around, and the engines are running, and there are brakes on the shafts so nothing will happen.

The same principle is being applied to this submarine that we have acquired. We can train our submariners alongside much more now than we could before. Now we are not tying up an operational submarine to do the very basic training, that we need. So in my mind, sir, it was a very wise investment in terms of the long-term good health of our submarine service. Which in fact, as a result of studies over the last two years, has indicated that we needed to do some more effort in terms of how we train our submariners. We are now training our own submariners by and large in Canada, which until now we have done offshore.

Mr. Darling: How old is the *Olympus*?

• 1705

The Chairman: Thank you very much, Mr. Darling. I appreciate very much your line of questions. The reason I

[Translation]

cinq premières années, il ne pas de s'abstenir de dépenser 300 millions de dollars par an sur les sous-marins nucléaires au cours des cinq premières années.

M. Darling: Votre flotte compte un navire de plus. Bien entendu, lorsque j'ai appris cela, je n'ai pas sauté de joie, moi non plus. Le HMS *Olympus* n'est pas sorti flambant neuf des chantiers. A-t-il le même âge que les navires de la classe Oberon? J'en ai touché mot à un de mes amis, qui est député, sans cacher ma façon de penser, il m'a dit que vous en tireriez les précisions pour les autres navires. Autrement dit, ça ne servirait qu'à maintenir les autres à flot. Vous deviez le dépouiller, n'est-ce pas?

Gén de Chastelain: Monsieur le président, cette question devrait s'adresser au Commandement maritime, mais en tant que chef de l'état-major, j'aimerais montrer que je m'y connais un peu en sous-marins. Je vais donc vous répondre, avant de lui transmettre la question.

L'une des conséquences de l'annulation du programme d'achat de sous-marins, c'est que nous devons prolonger l'existence des trois Oberons opérationnels. Nous ne pouvons plus nous permettre d'employer ces navires à des tâches non opérationnelles, autrement dit, à la formation. L'acquisition de l'*Olympus* en tant qu'équipement d'entraînement, qui ne fera pas de sortie en mer—il est à quai et fait partie de l'école—nous a permis d'assurer la formation à bord et de prolonger l'existence des trois Oberons opérationnels.

Mais peut-être devrais-je demander à un marin de vous en parler.

VAm George: J'aimerais tout d'abord féliciter le chef de l'état-major de sa connaissance du dossier naval. Des installations portuaires de formation existent déjà pour les destroyers. Nous avons un navire d'entraînement fixe sur chacune des deux côtes. En fait, nos marins peuvent s'installer à bord de ces navires et les faire fonctionner, car ces navires font tout, sauf se déplacer dans l'eau—les arbres de transmission tournent, les moteurs marchent, il y a même des freins sur les arbres de transmission pour éviter qu'un accident ne se produise.

Le même principe s'applique au sous-marin que nous venons d'acquérir. Nous pouvons y former des sous-marinières beaucoup mieux qu'auparavant. Nous n'avons donc pas besoin de prendre un sous-marin opérationnel pour assurer la formation de base. Par conséquent, j'estime qu'il s'agit d'un investissement des plus judicieux pour ce qui est de la situation à long terme de notre flotte sous-marine. En fait, d'après des études effectuées depuis deux ans, on s'est aperçu qu'il fallait donner une meilleure formation aux équipages de sous-marins. En général cette formation se donne maintenant au Canada, alors que cela se faisait jadis à l'étranger.

M. Darling: Quel âge a l'*Olympus*?

Le président: Merci beaucoup, monsieur Darling. Je trouve vos questions intéressantes, mais je vous

[Texte]

cut you off is really twofold. First, you are well over time. But that is not the main one. The other one is that you are on the comparison of the submarines, the *Olympus* and so on. We will be in Halifax next week—

Mr. Darling: I will not. That is the trouble.

The Chairman: That is right too—in which case all the committee members will tell you about it when we return.

Mr. Hicks: It is my turn. I will ask the question for Mr. Darling.

The Chairman: Except that the Chair decides whose turn it is, and therefore I will be going to Mr. Blackburn, and then back to you in a few moments.

Mr. Blackburn: A question on NORAD and drug interdiction and DND's role in that interdiction on both coasts, but specifically the Atlantic coast. How deeply involved are we in combatting the in-coming illicit drugs? Do you see an expanding role? How serious a matter is this to our national well-being? Is it being well co-ordinated, and who is doing the co-ordinating? Is it the RCM Police? Is it DND? Is it the Coast Guard? Is it Immigration, Customs, and so on? Or is it too broadly diffused in its organization? Finally, are we actually interdicting the amounts of illicit drugs coming into this country that we should be?

Gen de Chastelain: A very topical question. I will ask the deputy chief to speak in more specific detail. But let me say we do have a number of agreements. We have bilateral agreements with the United States through NORAD. We have agreements with other government agencies, such as with the Royal Canadian Mounted Police, with the Coast Guard, Department of Transport, all dealing with various aspects of the drug-interdiction problem, whether it is coastal, whether it is across our frontiers, inland, or whatever. There are a number of interlocking agencies involved in these, with each of which we deal on a direct basis.

Is it a serious problem? Yes. Are we putting more resources to it? We have been more involved in the last few months than we have before, I suspect probably as a result of the success of the United States in sealing up their borders. Whether that means the traffic is larger world-wide or not I do not know. That is a question properly, I suppose, for the Solicitor General's department. Whether we are able to stop as much as we should, I do not know. Yes, we have been involved in some successes with other departments.

But if you will, Mr. Chairman, I would ask the deputy chief to be a bit more specific on our agreements.

[Traduction]

interromps pour deux raisons. La première est que vous avez dépassé de beaucoup la durée prévue de votre intervention, et la seconde, la plus importante, c'est que vous êtes en train de comparer les différents sous-marins, dont l'*Olympus*. Nous serons à Halifax la semaine prochaine. . .

M. Darling: Pas moi, malheureusement.

Le président: C'est vrai, mais je suis sûr qu'à leur retour, tous les membres du Comité vous diront ce qu'ils auront appris.

M. Hicks: C'est mon tour. Je poserai la question pour M. Darling.

Le président: Sauf que c'est le président qui décide qui prend la parole que je vais donner à M. Blackburn; votre tour viendra dans un moment.

M. Blackburn: Je voudrais poser une question sur NORAD et la lutte contre les stupéfiants ainsi que le rôle du MND à cet égard sur les deux côtes, en particulier celle de l'Atlantique. Dans quelle mesure participons-nous à lutte contre l'entrée clandestine des stupéfiants? Jouera-t-on un plus grand rôle en la matière, selon vous? Dans quelle mesure ce problème affecte-t-il le bien-être de notre nation? Les efforts sont-ils bien coordonnés, et par qui? La GRC? Le MDN? La garde côtière? L'immigration, les douanes ou qui d'autre? Ou est-ce que les responsabilités se trouvent éparpillées un peu partout? Finalement, faisons-nous le nécessaire pour interdire l'entrée clandestine au Canada des stupéfiants?

Gén de Chastelain: C'est une question très pertinente. Je demanderai au sous-chef d'état-major de vous donner plus de détails. Permettez-moi de vous dire tout d'abord que nous avons un certain nombre d'accords bilatéraux avec les États-Unis dans le cadre du NORAD. Nous en avons aussi avec d'autres organismes du gouvernement dont la Gendarmerie royale du Canada, la garde côtière, le ministère des Transports, qui tous s'occupent de divers aspects du problème de l'interdiction des stupéfiants, que ces derniers arrivent des côtes, ou qu'ils traversent nos frontières ou notre territoire, par exemple. Tous ces organismes conjuguent leurs efforts dans ce domaine, et nous avons avec chacun d'eux des relations directes.

Le problème est-il grave? Oui. Y consacrons-nous davantage de ressources? Ces derniers mois, notre participation à cet effort a été plus grand que par le passé, probablement parce que les États-Unis ont réussi à contrôler leurs frontières. J'ignore si cela signifie une recrudescence du trafic international des stupéfiants. Il faudrait peut-être poser cette question au ministre du Solliciteur général. Je ne sais pas si nous avons réussi à freiner ce trafic autant que nous le devrions. En effet, nous avons obtenu quelques succès en coopérant avec d'autres ministères.

Mais si vous voulez, monsieur le président, je demanderais au sous-chef d'état-major de vous donner d'autres précisions sur nos accords.

[Text]

MGen Huddleston: I do not know that I would want to be much more specific than that. Clearly, south of the border the U.S. government has tasked the United States armed forces very extensively in the war against drugs and with the concurrence of the Canadian government has included the forces assigned to NORAD in that, which therefore also includes the Canadian forces. It is essentially a single battle on a single continent in which we are participating, and domestically of course very much in concert with the civil law enforcement agencies.

Clearly it is a different war from the wars we are normally engaged in, but the enemy is not necessarily any less sophisticated or well equipped. Consequently we are learning day by day. I do not think I would want to offer a particular assessment of how effective we are or how we co-ordinate our business, because I do not think I would want him to know that. Certainly it is something we are taking very seriously and we have, in concert with other government agencies, enjoyed some success. I would suggest it is something at which we have to work ever harder. Every hole that is plugged simply uncovers other tactics designed to present us with a new challenge. It is a constant challenge. But I would prefer, in all frankness, not to offer an assessment as to how effective we are at this point in time.

• 1710

Mr. Blackburn: Are we as good as the enemy in this instance?

MGen Huddleston: I believe we are as good if not better than the enemy, but I do not believe we can afford to underestimate it.

The Chairman: Thanks very much. I will recognize Mr. Rompkey, Mr. Hicks, Mr. Mifflin, and perhaps if there is time I will have a couple of my own.

Mr. Rompkey: I just wanted to briefly ask about an issue that is very important for those of us who live on the Atlantic. One of the areas where DND is involved in concert with other government departments is search and rescue. As a matter of fact, DND co-ordinates search and rescue out of Halifax. Part of the equipment was located in Summerside. Summerside is now no longer an armed forces base and that equipment has been moved to Greenwood. Yet studies apparently show that Summerside is closer to 90% of the accidents that occur, of the missions that come about. I want to just ask for a comment on that.

I ask it in the context of what is happening now on the Atlantic where there is a crisis in the fishery, but there always has been a crisis as far as search and rescue is concerned. There is not anything more important to us than the safety of those who are at sea. I just wanted to ask about that. And even though the main base at Summerside is closed down, it seems to me with what would be relatively small expenditure, comparatively

[Translation]

Mgén Huddleston: Je ne sais pas si je peux vous donner des détails plus spécifiques. De toute évidence, au sud de la frontière, le gouvernement des États-Unis a lancé les forces armées américaines dans une guerre très intensive contre le trafic contre les stupéfiants et en accord avec le gouvernement canadien, il a fait participer à cet effort les forces de NORAD et par conséquent celles du Canada. Essentiellement, nous participons à un combat unique sur tout un continent, et nous oeuvrons aussi à l'intérieur du pays, de concert avec les organismes civils d'application de la loi.

De tout évidence, cette guerre est différente de celles que nous connaissons normalement, mais l'ennemi n'en n'est pas moins sophistiqué ou moins bien équipé. Nous apprenons donc chaque jour. Je ne peux pas dire dans quelle mesure nous sommes efficaces ni de quelle façon nous coordonnons nos efforts, l'ennemi n'ayant pas à le savoir. Nous parlons très sérieusement de ces questions, et de concert avec d'autres organismes gouvernementaux, nous avons obtenu quelques succès. Mais je crois que nous devons intensifier la lutte. Tout ce que nous réussissons à accomplir nous permet de découvrir d'autres tactiques conçues pour nous présenter un nouveau défi, et les défis sont constants. Mais très franchement, je préférerais ne pas vous dire dans quelle mesure nous sommes efficaces pour le moment.

M. Blackburn: Sommes-nous aussi forts que l'ennemi dans ce combat?

Mgén Huddleston: Je pense que nous sommes aussi forts, sinon plus forts que lui, mais je ne pense pas que nous puissions nous permettre de le sous-estimer.

Le président: Merci beaucoup. Je donnerai la parole à MM. Rompkey, Hicks et Mifflin, et j'interviendrai peut-être aussi si nous avons du temps.

M. Rompkey: Je voudrais parler brièvement d'une question très importante pour ceux d'entre nous qui vivent du côté de l'Atlantique. Les activités de recherche et de sauvetage constituent l'un des domaines auxquels participe le MDN avec d'autres ministères. En fait, la Défense coordonne les activités de recherche et de sauvetage à partir de Halifax. Une partie de l'équipement était installée à Summerside qui n'est plus une base des Forces armées, de sorte que l'équipement a été transféré à Greenwood. Pourtant, certaines études indiquent que Summerside se trouve plus près de 90 p. 100 des accidents qui surviennent et des missions qui sont organisées. Je voudrais connaître votre opinion à ce sujet.

Je vous pose cette question à la lumière de la crise actuelle des pêches de la région de l'Atlantique, qui a toujours connu de graves problèmes de recherche et de sauvetage. Pour nous, rien n'est aussi important que la sécurité de ceux qui sont en mer. Je voudrais vous poser une question à ce sujet. Malgré la fermeture de la base principale de Summerside, il me semble que relativement parlant, il ne nous coûterait pas beaucoup de garder

[Texte]

speaking, we could make use of possibly Charlottetown to retain that equipment where it would be closest to the source of accidents that might occur in the future.

Gen de Chastelain: Mr. Chairman, Mr. Rompkey puts a very pertinent point. Search and rescue remains one of the roles we take the most seriously in the country for our own people and of course for Canadians. It is true that the rescue squadron was moved to Prince Edward Island, to Summerside, on the understanding that it could do its role well from there. It was at Greenwood before that. We are closing Summerside to realize infrastructure cost savings. That base is no longer available. Greenwood meets all the requirements for effective use of search and rescue units and therefore 413 is being transferred there.

Mr. Rompkey raised a very interesting point about Charlottetown and the capability does exist for us, in a circumstance of anticipated lengthy search, to move detachments of 413 squadron to Charlottetown, or wherever, to operate for a fixed period of time in support of a given mission. It is the perception of the department and of those experts in the department who have some expertise in the area of search and rescue, and particularly in the area of the maritime search and rescue, that the search and rescue mission operated out of Greenwood will be an effective search and rescue mission and will still provide to Canadians in that area a very effective service.

Mr. Hicks: I have two or three one-line questions, practically. For Mr. Darling, first of all, how old is the *Olympus*? Secondly, can you tell us how much we paid for it?

Mr. Darling: Thank you.

Gen de Chastelain: On the first question, it is one of the latter runs of the Oberon and therefore—

VAdm George: About 1963.

Gen de Chastelain: And I do not have the figure of what we paid for it. Some of my staff may. I can certainly get that and make it available to the committee, Mr. Chairman.

RAdm Boyle: Chief, we actually paid just under \$10 million for the total project. That included the price of the submarine, what we bid to the Royal Navy for that submarine, plus the installation of such things as the brakewheel for the training that Admiral George... and some modernization of the jetty facilities and other things necessary to support the training function and attach it to the fleet school.

Mr. Hicks: I hope they threw in a few spare parts for that amount.

RAdm Boyle: It came over fully spared.

[Traduction]

peut-être à Charlottetown l'équipement qui serait ainsi plus près de la source des accidents qui pourraient se produire à l'avenir.

Gén de Chastelain: Monsieur le président, M. Rompkey soulève une question très pertinente. La recherche et le sauvetage restent l'un des rôles que nous prenons le plus au sérieux au Canada pour nos propres effectifs et bien sûr pour les Canadiens. Il est vrai que l'escadrille de sauvetage avait été transférée à l'Île-du-Prince-Édouard, à Summerside, parce que c'est à partir de là qu'elle pouvait bien jouer son rôle. Auparavant, elle était installée à Greenwood. Nous sommes en train de fermer la base de Summerside pour économiser sur les coûts d'infrastructure. Cette base n'existe plus. Greenwood répond très bien à tous les besoins des unités de recherche et de sauvetage, de sorte que l'on y a transféré l'escadrille 413.

M. Rompkey a soulevé une question très intéressante au sujet de Charlottetown et de la capacité que nous avons d'y envoyer des détachements de l'escadrille 413 en cas de longues opérations de recherche, afin qu'ils s'y maintiennent pendant le temps nécessaire à leur mission. Le ministère et ses spécialistes en recherche et sauvetage, en particulier dans le domaine maritime, estiment que les missions effectuées à partir de Greenwood continueront à faire bénéficier les Canadiens de cette région d'un service très efficace.

M. Hicks: Je voudrais poser deux ou trois questions brèves. Au nom de M. Darling, tout d'abord, à quand remonte l'*«Olympus»*? Par ailleurs, pouvez-vous me dire combien nous l'avons payé.

M. Darling: Merci.

Gén de Chastelain: Pour ce qui est de la première question, il s'agit de l'un des derniers modèles de l'Oberon et il remonte donc à...

VAm George: Environ 1963.

Gén de Chastelain: Je n'ai pas les chiffres à propos de ce qu'il nous a coûté. Certains membres de mon personnel l'ont peut-être, mais je peux l'obtenir et en informer le Comité, monsieur le président.

CAdm Boyle: Monsieur, nous avons payé un peu moins de 10 millions de dollars pour l'ensemble du projet. Cela comprenait le prix du sous-marin, ce que nous avons offert à la Marine royale pour cet appareil, plus l'installation de certains éléments dont le frein pour l'entraînement que l'amiral George... et pour la modernisation des appointements, ainsi que d'autres éléments nécessaires à la fonction d'entraînement rattachée à l'école de la flotte.

M. Hicks: J'espère que pour ce montant on avait inclus quelques pièces de rechange.

CAdm Boyle: Le sous-marin nous a été fourni avec toutes les pièces de rechange.

[Text]

[Translation]

• 1715

Mr. Hicks: Right. You mentioned during your opening comments, general, that we would unfortunately fall short of our goal of 65,000 reserves.

Gen de Chastelain: Mr. Chairman, I did say we had anticipated in the white paper that we would go to a force in the primary reserve around 65,000. That was driven in part by an anticipation of a requirement to sustain a land division in Europe with a number of about 16,500. We are not going to have a land division in Europe now of 16,500. We have a land division in Europe, or committed to Europe, of a lesser size than that, and for the foreseeable future that is what we will have. Therefore there will not be the need to have a primary reserve that large. Neither is there the money to have a primary reserve that large. We would anticipate increasing the primary reserve much beyond its present strength which is in the area of 25,000. We are talking in rough figures of a 45,000-man primary reserve. We are increasing the primary reserve right now at the same rate as we had anticipated in the white paper, that is to say, around about 2,000 a year.

A supplementary reserve, Mr. Chairman, is a reserve based on individual members with skills, who are checked once a year to see that they still have those skills and are still available to be placed as man-for-man replacements into tactical roles. The plan for the supplementary reserve had been too heavy. A supplementary reserve in the area of 25,000—that program is still continuing.

Mr. Mifflin: When the white paper was being put together I remember in DND there was a speakers' bureau that was going around selling the advantages of the new policy, and particularly rationalizing or giving the advantages of the nuclear submarine, and rightfully so. I have not heard the speakers' bureau comment on how DND is going to cope with the cuts. Do we still have a speakers' bureau? How active is it? And if we do not, why not?

Gen de Chastelain: Mr. Chairman, the origin of the speakers' bureau referred to by Mr. Mifflin was an organization that was felt to be important and necessary to explain to Canadians the amplitude, and indeed the thrust of the white paper policy as enunciated in 1987. The policy remains in effect. The budget has changed our ability to meet it. Until we know exactly how we are going to meet it, it will be difficult for us to explain it, and therefore we have not got people geared up to go out and explain the new amplitude, or the new opposite of amplitude of that policy. But if and when the time comes when it is useful to have uniformed officers explain to Canadian why we are doing what we are doing, then it is for consideration that we will reopen what is referred to as the speakers' bureau.

The Chairman: Perhaps as Chair I may make a few closing comments. I want to echo what so many others have said today in congratulating you on your personal promotions. I want to add to that our very high regard,

M. Hicks: Très bien. Mon général, vous avez dit dans votre déclaration liminaire que nous ne pourrions malheureusement pas atteindre notre objectif pour la réserves de 65,000 personnes.

Gén de Chastelain: Monsieur le président, j'ai dit que nous prévoyons dans le livre blanc que notre réserve primaire compterait environ 65,000 personnes. Nous avons établi ce chiffre en partie parce que nous prévoyons une division terrestre en Europe avec environ 16,500 personnes. Ce n'est plus le cas actuellement. La division terrestre que nous avons engagée là-bas est plus réduite, et elle le sera dans un avenir prévisible. Par conséquent, nous n'aurons pas besoin d'une réserve primaire aussi importante, que nous ne pouvons d'ailleurs pas nous permettre financièrement. Quant à la réserve primaire actuelle qui compte quelque 25,000 personnes, nous envisageons de l'accroître. Grosso modo, elle comprendrait 45,000 personnes. Nous sommes en train d'accroître actuellement la réserve primaire au rythme que nous avons prévu dans le livre blanc, c'est-à-dire environ 2,000 personnes par an.

Monsieur le président, une réserve supplémentaire est constituée de personnes dont les compétences sont vérifiées chaque année en vue des remplacements éventuels en situation de combat. Nous avions prévu des effectifs trop élevés pour la réserve supplémentaire, qui est encore maintenue à environ 25,000 personnes.

M. Mifflin: Pendant la compilation du livre blanc, je me souviens qu'au MDN un groupe se chargeait de vanter les avantages de la nouvelle politique, en particulier du programme de sous-marins nucléaires, et ce à juste titre. Je ne sais pas ce qu'a dit ce groupe de la façon dont la MDN va réagir aux coupures. Ce groupe existe-t-il encore? Est-il actif? Et dans la négative, pourquoi pas?

Gén de Chastelain: Monsieur le président, on avait pensé du groupe dont a parlé M. Mifflin qu'il était important et nécessaire pour expliquer aux Canadiens l'ampleur, même le sens de la politique énoncée en 1987 dans le livre blanc. Cette politique reste en vigueur et le budget a modifié notre capacité de l'appliquer. Tant que nous ne savons pas exactement ce que nous allons faire pour l'appliquer, il nous serait difficile d'expliquer ce qu'il en est, et nous n'avons donc pas de groupe chargé d'expliquer la nouvelle ampleur ou le nouveau changement dans l'ampleur de cette politique. Mais s'il devient finalement utile que des officiers en uniforme expliquent aux Canadiens pourquoi nous faisons telle ou telle chose, le groupe dont vous avez parlé pourrait être constitué à nouveau.

Le président: Comme président, je me permettrais peut-être quelques remarques pour terminer. Je voudrais reprendre ce qu'ont dit tant d'autres aujourd'hui pour vous féliciter à l'occasion de vos promotions. Je suis sûr

[Texte]

and I am sure I speak for every committee member, for the efforts that you make on the behalf of the sovereignty of Canada and the defence of Canada, particularly in times that we know are extraordinarily challenging. They are clearly challenging because of the budget that you face and the aspirations that you had with respect to how your department and its defence personnel might equip and populate themselves in the near future, and the realization that you cannot go at the pace you had anticipated a short time ago.

The challenge is very important in light of the changes that are taking place, particularly in eastern Europe. The principle that must ever be before us when there is instability accompanying change, as is the case in eastern Europe, is that defence needs to be on guard more than it would in a time of stability even though it may be stability we do not like. I think the committee knows and recognizes that fact.

You have heard the committee today ask some questions about immigration, about terrorism, about drug interdiction and so on. We have not come to any preconceived notions as to an expanded role, but we do recognize that in light of the decreased threat that exists in the perception of people not only in Canada but throughout the western world, counterbalanced with the less understood fact that while destruction of armaments is taking place in the East Bloc their fire power is in fact increasing and the capacity of the East Bloc is actually increasing, it leaves us in a situation where, if we are to be able to make recommendations that might best fit the role of sovereignty and defence in Canada, there might be an opportunity to look at some other roles in order to reach recommendations that may be helpful to you in the long-term future.

• 1720

With that in mind, I would like to close with just a couple of questions. We talk about narcotics or terrorism or some other role. At least on the question of narcotics, you have already answered that you have a role through NORAD, that it is there but it may not be fully defined. Can you make any comment with respect to terrorist activity? Are you involved, and to what extent? Perhaps at the same time you might answer this: is the equipment you have now adequate for these new challenges, or is that equipment more specifically defined for pure military kinds of defences as opposed to, as Mr. Blackburn defined it, paramilitary kinds of defences?

Gen de Chastelain: Mr. Chairman, the responsibility for counter-terrorist activities in the country rests with the Royal Canadian Mounted Police. The kinds of terrorist activities anticipated in this country, given threat assessments, are such that this is appropriate in terms of the size of organization required.

[Traduction]

de parler au nom de chacun des membres du Comité en exprimant la haute estime que nous avons pour les efforts que vous faites pour la souveraineté et la défense du Canada, surtout à une époque qui présente un défi considérable. Il l'est de toute évidence, compte tenu de votre budget, et parce que vous aviez certaines aspirations quant à la façon dont votre ministère et son personnel de défense pourrait s'équiper et se doter en effectifs dans un proche avenir, alors que vous vous rendez compte qu'il vous est impossible de le faire au rythme que vous aviez prévu il y a quelque temps.

Le défi est très grand à la lumière des changements qui sont en train de se produire, en particulier en Europe de l'Est. Le principe que nous devons toujours respecter lorsque le changement s'accompagne d'instabilité, comme c'est le cas en Europe de l'Est, c'est que la défense doit être sur ses gardes encore plus qu'à une époque de stabilité, même si c'est une stabilité que nous n'apprécions pas. Je pense que le Comité en est conscient.

Aujourd'hui, vous avez entendu les membres du Comité poser des questions sur l'immigration, le terrorisme, l'interdiction des stupéfiants et ainsi de suite. Nous n'avions pas d'idées préconçues sur l'extension de votre mission, mais nous admettons que dans le contexte de la diminution de la menace perçue tant par les Canadiens que par les habitants de tous les pays de l'Ouest, compensée par contre par le fait moins bien compris qu'en dépit de la destruction d'armements dans les pays du bloc de l'Est, leur puissance de feu et leur capacité augmentent en réalité, si nous voulons être en mesure de formuler des recommandations qui conviennent le mieux à notre rôle en matière de souveraineté et de défense au Canada, il y aurait peut-être lieu d'examiner d'autres possibilités afin de vous faire des recommandations qui pourraient vous être utiles à long terme.

Compte tenu de tout cela, j'aurais quelques questions à vous poser en terminant. Nous parlons de stupéfiants, de terrorisme ou d'un autre rôle. Pour ce qui est de la question des stupéfiants du moins, vous avez déjà répondu que vous avez un rôle à jouer dans le cadre du NORAD, mais qu'il n'est peut-être pas complètement défini. Pouvez-vous nous parler de la question du terrorisme? Est-ce que vous participez à la lutte anti-terrorisme et dans quelle mesure? Vous pourriez peut-être répondre en même temps à la question suivante: le matériel dont vous disposez maintenant est-il suffisant pour faire face à ce nouveau défi, ou est-il plus particulièrement destiné aux activités purement militaires de défense, et non aux activités paramilitaires, comme le disait M. Blackburn?

Gén de Chastelain: Monsieur le président, la lutte anti-terroriste au pays relève de la Gendarmerie royale du Canada. D'après les évaluations effectuées, la menace terroriste qu'on pourrait appréhender au pays est de nature à justifier simplement l'intervention d'un organisme de l'envergure de la GRC.

[Text]

The Canadian Armed Forces of course are the government's ultimate use of force to restore order or to stabilize a situation, whether it is counter-terrorist, policy by other means, or part of our involvement in alliances. The equipment we have to do those military roles is military equipment designed for military ends. More and more, Mr. Chairman, the kind of terrorism that is causing major problems in the world is terrorism that uses military equipment, and it is not an unreasonable circumstance to consider countering it with the equipment we have.

But there is very specialized equipment for certain specialized roles. We are not involved with them at the moment. That is not to say that should the threat be perceived to be there we would not be asked to be; and should that be the case, our training, were it required to be, could be altered to meet those requirements very swiftly and the equipment could be acquired very swiftly.

The Chairman: To what extent would that same question apply to the protection of ocean resources? I presume that in such a case those who might poach upon our ocean resources would not use military equipment. Are you working in that area at the present time, and would you require different training and different equipment if at some point you were requested to work in that area?

Gen de Chastelain: Mr. Chairman, it is a very broad area. We do have agreements with the Department of Fisheries and Oceans to aid in the control of fisheries. Vessels that are breaking the Canadian maritime laws can be boarded by the Department of Fisheries, with the assistance of National Defence. Crews of our maritime vessels are training in boarding-party procedures, and the equipment they have for that is entirely equal to the task.

Anything beyond that would be beyond simple enforcement of fishery protection laws. That would be getting into areas where discussion between the involved countries would be involved. The prospect of using the full range of military equipment to enforce aspects of that nature is not in question. That would be a shooting war.

• 1725

But about what we are required to do now and roles we have and obligations we have now to other government agencies, yes, we are well equipped to do the job.

The Chairman: General de Chastelain, I want to thank you and your staff for being here today, and I want to conclude by commending you for your ongoing efforts on behalf of Canada. Our committee will be looking for a period that probably will take us into the new year on the question of sovereignty and the protection of our country,

[Translation]

Les Forces armées canadiennes constituent bien sûr l'instrument ultime de force que pourrait utiliser le gouvernement pour rétablir l'ordre ou stabiliser une situation, qu'il s'agisse d'une intervention anti-terroriste, ou de l'application d'une politique, ou encore dans le cadre de notre participation à des alliances. Le matériel dont nous disposons pour remplir nos rôles militaires est du matériel militaire destiné à des fins militaires. De plus en plus, monsieur le président, le genre de terrorisme qui cause des problèmes graves dans le monde est une forme de terrorisme qui utilise du matériel militaire, et il ne serait pas déraisonnable d'envisager de lutter contre un tel terrorisme avec le matériel dont nous disposons.

Il existe cependant du matériel très spécialisé, destiné à certains rôles spécialisés. Ces rôles ne font pas partie de nos attributions pour l'instant. Cela ne signifie pas qu'on ne nous demanderait pas de remplir ces rôles, le cas échéant, et si le besoin s'en faisait sentir, nous pourrions modifier nos programmes de formation afin de répondre très rapidement à ces exigences et nous pourrions acquérir aussi très rapidement le matériel nécessaire.

Le président: Dans quelle mesure la même question s'applique-t-elle à la protection des ressources marines? Je suppose que ceux qui pêcheraient illégalement n'utiliseraient pas de matériel militaire. Cette tâche fait-elle partie de vos attributions actuellement et auriez-vous besoin d'une préparation différente et de matériel différent, si l'on vous demandait de travailler dans ce domaine?

Gén de Chastelain: Monsieur le président, c'est un domaine très étendu. Nous avons des ententes avec le ministère des Pêches et Océans pour l'aider à contrôler les pêcheries. Le ministère des Pêches peut arraisonner, avec l'aide de la Défense nationale, les navires qui enfreignent les lois maritimes du Canada. Les équipages de nos navires connaissent les procédures d'arraisonnement et le matériel dont ils disposent à cette fin conviennent tout à fait à la tâche.

Toute autre activité dépasserait le cadre de la simple application des lois protégeant nos ressources halieutiques. Cela relèverait des pourparlers entre les pays en cause. La perspective d'utiliser toute la panoplie de matériel militaire pour faire respecter des lois de cette nature n'est pas envisagée. Cela dégénérerait en véritable combat.

Cependant, pour ce qui est de nos rôles et de nos obligations envers d'autres organismes gouvernementaux, nous sommes vraiment bien équipés.

Le président: Mon général, je tiens à vous remercier et à remercier ceux qui vous accompagnent aujourd'hui, et je tiens à terminer en vous félicitant pour vos efforts continus au service du Canada. Notre comité va examiner probablement jusqu'au début de la Nouvelle Année la question de la souveraineté et de la protection de notre

[Texte]

and we will make whatever recommendations the committee concludes at the end of our deliberations. But this has been an excellent start for us, and we thank you very much for your time today.

Gen de Chastelain: Mr. Chairman, thank you for those comments. It is a pleasure to appear before you, and I am delighted you are taking the time with your committee to visit Admiral Thomas.

If I might add a point that I made in response to a question Mr. Blackburn put earlier on morale in the Canadian forces, my answer was correct but it was not complete, and I think I would do a disservice to a very important part of our departmental constituency if I left the impression that morale is good everywhere. We are cutting 1,200 civilian positions from our organization, and the morale of those individuals, you will understand, is not good. The morale of our troops in those bases where we are closing them, troops who have a very close and long-standing relationship with the citizens of those areas, has been very strained. Their morale is not good.

I do not want to give you the impression that everything is bad from a morale point of view after the budget. It is not. We are here to serve and to do our job. Some people have been hurt badly by it, and that is unfortunate.

The Chairman: The meeting is adjourned.

[Traduction]

pays et nous ferons des recommandations à la fin de nos délibérations. Cette réunion est un excellent départ pour nous et nous vous remercions beaucoup de nous avoir accordé du temps aujourd'hui.

Gén de Chastelain: Monsieur le président, je vous remercie de vos aimables paroles. C'est un plaisir de comparaître devant vous et je suis ravi que le comité prenne le temps d'aller visiter l'amiral Thomas.

Si vous le permettez, j'aimerais ajouter quelque chose à ma réponse à une question de M. Blackburn sur le moral des Forces canadiennes. Ma réponse était correcte mais incomplète et je pense que je rendrais un mauvais service à un groupe très important de notre ministère si je donnais l'impression que le moral est bon partout. Nous supprimons 1,200 postes civils et vous comprendrez que le moral de ces employés n'est pas bon. Le moral de nos troupes stationnées dans les bases que nous fermons, des troupes qui avaient des rapports très étroits de longue date avec les citoyens de ces régions, a été très affecté. Leur moral n'est pas bon.

Je ne veux pas vous donner l'impression que le moral est bas partout depuis le budget. Ce n'est pas le cas. Nous sommes ici pour servir notre pays et faire notre travail. Certains pâtissent beaucoup de ce budget et c'est malheureux.

Le président: La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

From the Department of National Defence:

General John de Chastelain, Chief of the Defence Staff;

Vice Admiral Robert E. George, Commander MARCOM;

Rear Admiral Denis Boyle, Chief, Engineering and Maintenance;

Lt. General David Huddleston, Deputy Chief of the Defence Staff;

Vice Admiral Charles Thomas, Vice Chief of the Defence Staff.

TÉMOINS

Du ministère de la Défense nationale:

Général John de Chastelain, chef de l'état-major de la Défense;

Vice-amiral Robert E. George, commandant du Commandement maritime à Halifax;

Contre-amiral Denis Boyle, chef, Génie et maintenance;

Lieutenant-général David Huddleston, sous-ministre adjoint associé;

Vice-amiral Charles Thomas, vice-chef de l'état-major de la Défense.

65
28

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 6

Wednesday, November 22, 1989

Chairman: Arnold Malone

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 6

Le mercredi 22 novembre 1989

Président: Arnold Malone

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

National Defence and Veterans Affairs

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent de la*

Défense nationale et des affaires des Anciens combattants

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), a study of
Canada's Maritime Sovereignty

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement,
étude de la souveraineté maritime canadienne

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989

STANDING COMMITTEE ON
NATIONAL DEFENCE AND
VETERANS AFFAIRS

Chairman: Arnold Malone

Vice-Chairman:

Members

Derek Blackburn
Stan Darling
Marc Ferland
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Patricia Russell
Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE
NATIONALE ET DES AFFAIRES
DES ANCIENS COMBATTANTS

Président: Arnold Malone

Vice-président:

Membres

Derek Blackburn
Stan Darling
Marc Ferland
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité
Patricia Russell

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, NOVEMBER 22, 1989

(10)

[Text]

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met at 3:38 o'clock p.m., this day, in Room 371, West Block, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Derek Blackburn, Stan Darling, Marc Ferland, Bob Hicks, Arnold Malone, Fred Mifflin and William Rompkey.

Acting Member present: Ken Atkinson for Girve Fretz.

In attendance: From the Library of Parliament: Wolfgang Koerner, Researcher. *From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade:* David Lord, Researcher.

Witnesses: From the Department of External Affairs: Serge April, Director General, Legal Affairs Bureau; Robert Rochon, Director, Legal Operations Division.

The Committee resumed consideration of Canada's Maritime Sovereignty.

Serge April made an opening statement, and with the other witness, answered questions.

It was agreed,—That the Opening Statement presented in part to the Committee by Serge April of the Department of External Affairs be printed as an appendix to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*. (see Appendix "NAVA-1")

It was agreed,—That the document *Draft Statement* dealing with terrorism and narcotics be printed as an appendix to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*. (see Appendix "NAVA-2")

At 5:13 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Patricia Russell
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 22 NOVEMBRE 1989

(10)

[Traduction]

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit aujourd'hui, à 15 h 38, dans la pièce 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence d'Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présents: Derek Blackburn, Stan Darling, Marc Ferland, Bob Hicks, Arnold Malone, Fred Mifflin et William Rompkey.

Membre suppléant présent: Ken Atkinson remplace Give Fretz.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner, attaché de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, attaché de recherche.

Témoins: Du ministère des Affaires extérieures: Serge April, directeur général, Direction générale des affaires juridiques; Robert Rochon, directeur, Direction des opérations juridiques.

Le Comité reprend l'examen de la souveraineté maritime du Canada.

Serge April fait un exposé puis, avec l'autre témoin, répond aux questions.

Il est convenu,—Que l'exposé présenté en partie devant le Comité par Serge April du ministère des Affaires extérieures, figure en annexe aux *Procès-verbaux et témoignages* d'aujourd'hui (voir appendice «NAVA-1»).

Il est convenu,—Que le document intitulé *Projet de déclaration* portant sur le terrorisme et les stupéfiants, figure en annexe aux *Procès-verbaux et témoignages* d'aujourd'hui (voir appendice «NAVA-2»).

À 17 h 13, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité
Patricia Russell

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Wednesday, November 22, 1989

• 1537

The Chairman: Members of the committee, we are assembled here with witnesses from the Department of External Affairs for our study of Canadian sovereignty.

Mr. Serge April (Director General, Legal Affairs Bureau, Department of External Affairs): I have an introductory statement I would like to read if you are ready to bear with me.

Monsieur le président, je suis heureux de comparaître aujourd'hui devant ce Comité parlementaire pour discuter d'une importante question intéressant la politique étrangère du Canada, à savoir la question de la souveraineté internationale considère cette région comme la question de la souveraineté sur le Grand Nord.

En effet, dans l'esprit des Canadiens, le concept de souveraineté est souvent associé à l'Arctique. La majorité des Canadiens n'ont jamais visité l'Arctique, mais ils éprouvent un sentiment particulier à l'égard de cette partie de leur pays. Ils veulent être sûrs que la communauté internationale considère cette région comme une partie intégrante du Canada. Ils réagissent promptement à toute contestation de cette opinion et ils s'attendent à ce que leur gouvernement prenne des mesures vigoureuses pour protéger ce qu'ils considèrent comme un aspect important du patrimoine canadien. Ces dernières années, plusieurs incidents ont mis en lumière les sentiments que les Canadiens éprouvent à l'égard de l'Arctique. Il suffit de rappeler, par exemple, la première traversée expérimentale du passage du Nord-Ouest en 1969 par un navire commercial, le pétrolier américain *Manhauan* et, plus récemment, à l'été 1985, la traversée de ce passage par le brise-glace américain *Polar Sea*.

• 1540

Comme l'Arctique est très peu peuplé et largement sous-exploité sur le plan économique, de nombreux Canadiens semblent croire que la souveraineté canadienne sur cette région est fragile, mal fondée et, de ce fait, menacée. Toute présence étrangère est, au mieux, considérée comme suspecte ou, au pire, comme une menace directe à la souveraineté canadienne. La réalité, cependant, est tout autre.

J'aimerais profiter de cette occasion pour passer en revue la situation actuelle et chercher à déterminer dans quelle mesure la souveraineté canadienne sur l'Arctique est ou pourrait être contestée sur le plan international.

Le fait est que, dans une très grande mesure, la souveraineté canadienne sur l'Arctique est bien établie et reconnue par la communauté internationale. Pour donner un aperçu très précis de la situation, je traiterai séparément des questions terrestres et maritimes, c'est-à-dire la

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mercredi 22 novembre 1989

Le président: Nous sommes ici aujourd'hui pour poursuivre notre étude sur la souveraineté canadienne et entendre des témoins des Affaires extérieures.

M. Serge April (directeur général, Direction générale des Affaires juridiques, ministère des Affaires extérieures): Si vous permettez, j'ai une déclaration que j'aimerais vous lire.

Mr. Chairman, I am pleased to appear before this Parliamentary Committee today to address an important issue related to Canadian foreign policy, that of Canadian sovereignty and, more specifically, Canadian sovereignty in the Arctic.

Indeed, in the minds of Canadians, the concept of sovereignty is often associated to the Arctic. While most Canadians have never visited the Arctic, they have special feelings for this part of their country. They are concerned with ensuring the acceptance by the international community that these regions form an integral part of Canada. They react promptly to any perceived challenge to this view and they expect their government to act vigorously to protect what they regard as an important part of Canadian heritage. Several incidents brought the feelings Canadians have for the Arctic to the forefront in recent years. It is sufficient to recall, for example, the first experimental transit of the Northwest Passage in 1969 by a commercial vessel, the US tanker «Manhattan», and more recently, in the summer of 1985, the transit of the Northwest Passage by the US icebreaker «Polar Sea».

Since the Arctic is scarcely populated and largely under-developed economically, many Canadians appear to believe that Canada's sovereignty is fragile, not well founded and, thus, threatened. Any foreign presence is, at best, regarded as suspect or, at worse, as a direct threat to Canadian sovereignty. However, the reality is quite different.

I would like to take this opportunity to provide you with an overview of the current situation and attempt to circumscribe the extent to which Canadian sovereignty in the Arctic is or might be questioned internationally.

The fact of the matter is that Canadian sovereignty in the Arctic is well established and recognized by the international community. In order to provide a very precise description of the current state of affairs and since the legal regime applicable may differ whether one refers

[Texte]

souveraineté sur les terres de l'Arctique et celle sur les eaux de l'Arctique, d'autant que les régimes juridiques applicables sont différents.

First, the lands: Canada's sovereignty over its Arctic lands, including the islands of the Arctic archipelago, is well established in law and in fact. No country asserts a competing claim. No country now challenges Canada's sovereignty over the lands of the Arctic. The international community has explicitly or implicitly recognized Canada's sovereignty over these areas in many ways.

The one minor exception is the dispute between Canada and Denmark about the sovereignty of Hans Island, a tiny uninhabited islet straddled by the median line dividing the continental shelf between Greenland and Ellesmere Island.

Second, with respect to Arctic waters, Canada's position is that the waters of the Canadian Arctic archipelago are internal by virtue of historic title, which is a legal basis well established in international law, both in the doctrine and the jurisprudence. Thus, Canada's sovereignty over these waters, including the Northwest Passage, is absolute and unqualified. In other words, the legal regime applicable to these waters is comparable to the regime applicable to Canadian land. They are subjected to full, unrestricted Canadian sovereignty. In addition, it is the view of the Canadian government that the Northwest Passage, which forms part of the archipelagic waters, is not an international strait, not only because it has never been used for international navigation, but also because it has always been part of Canada's internal waters.

It follows that neither the right of innocent passage nor the more recent concept of transit passage, which has been incorporated in the United Nations Convention on the Law of the Sea, applies to the Northwest Passage. Canada's legal position in this regard is well founded in fact and in law, and is widely accepted by other states.

The legal status of the archipelagic waters and of the Northwest Passage is, however, questioned by the United States, which, it appears, does not accept Canada's position that these waters are internal waters of Canada. They regard them as part of Canada's territorial sea. As a result of that distinction, the United States claims that the right of innocent passage or the right of transit passage applies to these waters.

• 1545

This is the extent of the challenge to Canada's sovereignty in the Arctic. When placed in perspective, it is relatively minor when compared with the extent of Canada's unchallenged sovereignty in the Arctic.

Troisièmement, j'aborderai la question de la juridiction fonctionnelle ou des droits souverains que le Canada peut

[Traduction]

to land or water, I will address the issues of sovereignty over Arctic lands and sovereignty over Arctic waters separately.

Parlons d'abord des terres: La souveraineté du Canada sur ses terres arctiques, y compris les îles de l'archipel arctique, est bien établie en droit et dans les faits. Aucun pays n'émet de revendication concurrente et aucun ne conteste maintenant la souveraineté du Canadien sur les terres de l'Arctique. La communauté internationale reconnaît explicitement ou implicitement la souveraineté du Canada sur ces régions, et cela de plusieurs manières.

Il y a cependant une exception, mais elle est mineure. Il s'agit du différend entre le Canada et le Danemark concernant la souveraineté sur l'île Hans, une petite île inhabitée chevauchant la ligne médiane qui partage le plateau continental entre le Groenland et l'île Ellesmere.

Maintenant, pour ce qui est des eaux: Le Canada estime que les eaux de l'archipel arctique canadien sont des eaux intérieures en vertu d'un titre historique, lequel constitue un fondement juridique bien établi en droit international, du point de vue tant de la doctrine que de la jurisprudence. C'est donc dire que la souveraineté du Canada sur ces eaux, y compris le passage du Nord-Ouest, est absolue et sans réserve. Autrement dit, le régime juridique applicable à ces eaux est comparable à celui qui s'applique aux terres du Canada. Elles sont assujetties à la souveraineté pleine et entière du Canada. En outre, le gouvernement du Canada est d'avis que le passage du Nord-Ouest, qui fait partie des eaux archipélagiques, n'est pas un détroit international, non seulement parce qu'il n'a jamais été utilisé pour la navigation internationale, mais également parce qu'il a toujours fait partie des eaux intérieures du Canada.

Il s'ensuit que ni le droit de passage inoffensif, ni le concept plus récent de passage en transit, qui a été incorporé à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ne s'applique au passage du Nord-Ouest. La position juridique du Canada à cet égard est bien fondée dans les faits et en droit, et elle est largement acceptée par les autres États.

Le statut juridique des eaux archipélagiques et du passage du Nord-Ouest est cependant contesté par les États-Unis qui, semble-t-il, n'acceptent pas la position du Canada voulant que ces eaux soient des eaux intérieures, et les considèrent plutôt comme une partie de la mer territoriale du Canada. En conséquence, les États-Unis soutiennent que le droit de passage inoffensif ou le concept de passage en transit s'appliquent à ces eaux.

Voilà dans quelle mesure la souveraineté du Canada dans l'Arctique est contestée et, lorsque mise en perspective, cette contestation est relativement mineure si on la compare à l'ampleur de la souveraineté non contestée du Canada sur l'Arctique.

Thirdly, I shall address the functional jurisdiction or sovereign rights that Canada may exercise over the

[Text]

exercer sur le plateau continental, dans l'Arctique et ailleurs le long de ses côtes, en vertu des règles applicables du droit international.

Les droits souverains du Canada sur les ressources minérales du plateau continental, dans l'Arctique et ailleurs, découlent de la souveraineté du Canada sur les terres continentales et les îles adjacentes. En vertu de la Convention de 1982 des Nations Unies sur le droit de la mer, la juridiction canadienne sur les ressources minérales et halieutiques, à savoir les ressources en poisson, s'étend jusqu'à 200 milles à partir des lignes de base tracées autour des îles. En outre, la juridiction canadienne sur les ressources minérales des fonds marins et de leurs sous-sols s'étend jusqu'au rebord extérieur du plateau continental lorsque celui-ci va au-delà de la limite des 200 milles.

Ces diverses formes de juridiction sont définies et exercées dans le cadre de diverses lois canadiennes.

Mr. Rompkey (Labrador): Mr. Chairman, on a point of order, I just wanted to get an idea of how long we are going to be here and I just want to talk about the use of our time. It is not every day we have these guests with us and I want to make sure that we have adequate opportunity for questioning. There are some burning issues in our minds and hearts as a result of our two weeks on the coast. I just wonder if you could tell us, Mr. Chairman, what the time limits are and what the time for questioning is going to be. If we could just get an idea of that. . . it causes me some concern.

The Chairman: Let me say the Chair shares your concern and I share it to the extent that normally we would leave here at 5 p.m. I have another meeting at 5.30 p.m. What I see here is quite lengthy; it is going to take us some time to get to the back page and the bottom line.

Let me propose to ask the witnesses to proceed and let us as a committee at 4.10 p.m. see where we are at that time. It may well be that we will be completed by then. It may be that since we all have the document in front of us, the witnesses may want—where they think they can—to appropriately just highlight and make reference to paragraphs and skip, leaving us the opportunity to read later. I know the committee will want to examine on a number of questions. If we can, in that process, conclude by 4.10 p.m. or sooner, then we will go into an examination thereafter. Is that fair for the witnesses?

Mr. April: I am in your hands, Mr. Chairman. I guess that if I read the rest of my paper on sovereignty, I might have for another ten minutes or so, but I can skip many paragraphs. The second paper is on the implementation of various international conventions on terrorism and drug trafficking, which I think the committee wanted to know about. It could be used as background information.

[Translation]

continental shelf in the Arctic, as elsewhere along its coasts, in accordance with the applicable rules of international law.

Canada's sovereign rights over the mineral resources of the continental shelf in the Arctic, as elsewhere, flow from Canada's sovereignty over the adjacent mainland and islands. Under the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, Canadian jurisdiction over mineral and fisheries resources extends to 200 miles from the baselines drawn around the islands. In addition, Canadian jurisdiction over mineral resources of the seabed and subsoil extends to the outer edge of the continental shelf where the latter extends beyond 200 miles.

These various forms of jurisdiction are defined and exercised under various Canadian laws.

M. Rompkey (Labrador): Monsieur le président, j'invoque le Règlement. J'aimerais aborder la question du temps dont dispose le Comité et de l'emploi que nous comptons faire de ce temps. Ce n'est pas tous les jours que nous pouvons accueillir ces témoins et j'aimerais bien avoir la possibilité de les questionner. Nous avons tous une question ou une autre qui nous tient à cœur à la suite des deux semaines que nous avons passées sur la côte. Monsieur le président, pourriez-vous nous dire de combien de temps nous disposons au total et pour poser des questions. Je vous pose cette question parce que j'ai peur que l'on manque de temps.

Le président: Je dois dire que je partage la même inquiétude. Nous sommes censés avoir terminé à 17 heures et j'ai une autre réunion à 17h30. Le texte que j'ai devant moi est assez long et il nous faudra encore un certain temps pour en terminer la lecture.

Je demanderai donc aux témoins de continuer jusqu'à 16h10, heure à laquelle nous nous arrêterons à nouveau pour voir où nous en sommes. Il se peut que nous ayons terminé la lecture à ce moment-là. Comme tous les membres du Comité ont reçu un exemplaire de votre déclaration, je demanderai aux témoins, si possible, d'en souligner les grandes lignes et de se reporter à un paragraphe ici et là puisque les membres du Comité auront l'occasion plus tard de lire le texte au complet. Je sais que nous avons tous des questions à vous poser. Je vous demanderais donc de terminer votre lecture d'ici à 16h10 pour que nous puissions passer aux questions. Cela vous semble-t-il raisonnable?

M. April: Je suis à votre disposition, monsieur le président. Je crois qu'il me faudrait environ 10 minutes pour terminer ma déclaration sur la souveraineté, mais je peux également sauter plusieurs paragraphes. Ma deuxième déclaration porte sur l'application de diverses conventions internationales sur le terrorisme et le trafic des stupéfiants qui, je crois, intéressent le Comité. Ce deuxième document pourrait servir de référence.

[Texte]

The Chairman: All right. We want the witnesses to know that this is very much the kind of information we want. It is just that we may well have a better use of this moment of time, if we can consider the information in detail and in study at a later time.

Let me ask you to proceed and to do what you think is appropriate in terms of what you had intended with the committee. We will re-evaluate in about 20 minutes.

• 1550

Mr. April: I will start by jumping three paragraphs, which are a series of laws that Canada has adopted in order to implement its sovereignty in the Arctic.

In addition to the actual legislation applying to the Arctic, Canada's legal position on the Arctic is supported and reinforced by governmental policy and initiatives in the Arctic which constitute the exercise of Canadian sovereignty over this region.

I will refer to certain events which have brought the Arctic to the forefront of public concerns in Canada in recent years and which may have had a bearing on government policy. Similarly, I will refer to some aspects of Canada's policy which may impact on sovereignty.

I referred earlier to the voyage of the *Manhattan* and of the *Polar Sea*. The transit of the latter vessel in 1985 attracted considerable media attention and aroused deep emotions in Canada. The United States had informed Canada in advance of the voyage and had offered to proceed on a co-operative basis, with Canadian officials present on board the *Polar Sea*.

The transit was consistent with Canadian legislation and it was based on the understanding that preparation for the voyage and the voyage itself were without prejudice to the legal position of either country regarding the legal status of the Northwest Passage.

It was felt, however, that such an understanding would not be sufficient for the future and as a result officials were instructed to initiate talks with the United States on co-operation in Arctic waters with a view to developing an acceptable framework for such co-operation that would fully meet Canadian concerns with respect to Arctic sovereignty. The Arctic Cooperation Agreement was concluded after two years of discussions between the two governments.

While that agreement deals primarily with co-operation, it provides that Canadian consent has to be obtained prior to each transit by a U.S. government-owned or government-operated ice-breaker through the waters of the Canadian Arctic Archipelago, including the Northwest Passage. This provision is important, as it gives Canada effective control over all U.S. ice-breaker activity in its Arctic archipelagic waters, and together with other provisions of the agreement it adequately protects Canada's legal position.

[Traduction]

Le président: D'accord. C'est précisément le genre de renseignements qu'il nous faut. Je voulais tout simplement vous signaler qu'il nous serait plus utile en ce moment de reporter l'étude des détails de votre déclaration à plus tard.

Je vous demande donc de continuer dans la voie que vous croyez être la meilleure. Nous reviendrons sur la question de l'emploi du temps dans environ 20 minutes.

M. April: Pour commencer je vais sauter trois paragraphes énonçant la série de lois adoptées par le Canada pour affirmer sa souveraineté dans l'Arctique.

La position juridique du Canada est renforcée non seulement par les lois existantes qui portent sur l'Arctique, mais également par la politique et les initiatives du gouvernement dans l'Arctique, qui témoignent de l'exercice de la souveraineté canadienne sur cette région.

Je voudrais signaler certains événements qui ont fait de l'Arctique un sujet de préoccupation publique ces dernières années, au Canada, et qui ont pu avoir un impact sur la politique gouvernementale. De même, je mentionnerai certains aspects de la politique canadienne qui peuvent avoir une influence sur la souveraineté.

J'ai fait mention tout à l'heure du voyage du «Manhattan» et du «Polar Sea». Le voyage du «Polar Sea» en 1985 a considérablement attiré l'attention des médias et suscité de profondes préoccupations au Canada. Les États-Unis avaient prévenu le Canada de ce voyage et, dans un esprit de collaboration, offert de prendre à bord un représentant canadien.

La traversée était conforme à la législation canadienne et il était entendu que la préparation du voyage, et le voyage lui-même, se faisaient sans préjudice de la position en droit de l'un et l'autre pays en ce qui concerne le statut du passage du Nord-Ouest.

On avait le sentiment, toutefois, que cette entente ne suffirait pas pour les activités à venir et, en conséquence, les fonctionnaires avaient reçu instruction d'amorcer avec les États-Unis des pourparlers sur la coopération dans les eaux arctiques, l'objectif étant d'élaborer à l'égard de cette coopération un cadre acceptable qui répondrait parfaitement aux préoccupations du Canada en ce qui concerne la souveraineté sur l'Arctique. L'Accord de coopération dans l'Arctique a été conclu après deux ans de discussions entre les deux gouvernements.

Même s'il porte surtout sur la coopération, l'Accord prévoit que le Canada doit approuver au préalable le transit de tout brise-glace appartenant au gouvernement américain ou exploité par lui dans les eaux de l'archipel arctique canadien, y compris le passage du Nord-Ouest. Cette disposition est d'autant plus importante qu'elle permet au Canada de contrôler effectivement toutes les activités des brise-glaces américains dans ces eaux. Dans l'ensemble, l'Accord protège adéquatement la position en droit du Canada.

[Text]

Another event which had an impact on Canadian sovereignty was the drawing of base lines around the Arctic archipelago in September 1985. This was a legal technicality, but it served to confirm the status of internal waters of all maritime areas enclosed by the base lines in accordance with international law.

Monsieur le président, la souveraineté canadienne dans l'Arctique s'exerce également à travers la coopération multilatérale que le Canada entretient avec d'autres pays de la région. C'est là une autre dimension importante de la politique canadienne dans le Nord qui a un impact sur notre souveraineté. Le fait de contracter un engagement, de nature internationale ou autre, ne signifie pas que l'on renonce à la souveraineté, mais plutôt qu'on l'exerce, qu'on l'affirme. Il en est ainsi des traités conclus dans quelque domaine que ce soit, qu'il s'agisse de l'environnement, de l'Arctique, du commerce, etc.

La conjoncture politique actuelle sur le plan international, caractérisée par une attitude de plus en plus positive de l'Union soviétique à l'égard de la coopération multilatérale, est tout particulièrement propice à une coopération accrue.

• 1555

Mr. Chairman, before concluding my remarks on the issue of sovereignty, I would like to say a few words about another aspect of Canadian sovereignty which is of great importance to Canadians. I refer to the sovereign rights and jurisdiction exercised by Canada over maritime areas, including the seabed, as a result of the evolution of international law in recent years.

While the 1982 Law of the Sea convention is not yet in force, it is representative of existing customary international law. In accordance with the convention, Canada exercises jurisdiction over marine living resources up to 200 miles from the coast. This jurisdiction was implemented in 1977 when 200-mile fishing zones were established. Canada also has sovereign rights over the resources of the seabed and subsoil of its continental shelf as far as it extends or to a minimum of 200 miles when the continental shelf does extend that far.

In this connection, it is important to mention the recent tabling in the House of the Canadian Offshore Application Act, which would extend the application of Canadian laws and court jurisdictions to continental shelf areas.

The dispute between Canada and the European community with respect to fishing in the North Atlantic has been referred to as a violation of Canadian sovereignty. There is no such violation in that case. Canada fully exercises its fisheries jurisdiction and enforces its laws in its 200-mile fishing zones against foreign fishing vessels. The problem arises, rather, as a

[Translation]

Le tracé de lignes de base autour de l'archipel arctique en septembre 1985 a lui aussi eu un impact sur la souveraineté du Canada. En effet, cette mesure, quoique technique sur le plan juridique, a permis d'établir le statut d'eaux intérieures de tous les espaces maritimes délimités par les lignes de base en conformité avec le droit international.

Mr. Chairman, Canadian sovereignty over the Arctic is also exercised through multilateral cooperation between Canada and other polar countries. This is another important dimension to Canada's Northern policy that has an impact on sovereignty. Being engaged internationally or otherwise is not to surrender sovereignty but to exercise and assert it. That is true about treaties on any subject, whether dealing with the environment, trade, etc.

The present international political climate, marked by a new and more positive stance of the Soviet Union with respect to multilateral cooperation, holds the promise of intensified cooperation.

Monsieur le président, avant de conclure mes propos sur la souveraineté, j'aimerais aborder brièvement un autre aspect qui revêt une importance considérable pour les Canadiens; je veux parler de la juridiction et des droits souverains exercés par le Canada sur certaines zones maritimes, y compris les fonds marins, du fait de l'évolution du droit international ces dernières années.

Même si elle n'est pas encore entrée en vigueur, la Convention sur le droit de la mer signée en 1982 est néanmoins représentative du droit coutumier existant. En vertu de cet instrument international, le Canada exerce sa juridiction sur les ressources biologiques marines jusqu'à 200 milles de ses côtes et ce, depuis 1977, alors qu'ont été instituées les zones de pêche de 200 milles. Il exerce aussi des droits souverains sur les ressources qui se trouvent sur le fond et dans le sous-sol de son plateau continental, et ce, sur toute l'étendue du plateau ou au moins sur une distance de 200 milles.

Dans cette optique, il importe de mentionner que la Loi sur l'application extraterritoriale des lois canadiennes, qui a été déposée récemment à la Chambre des communes, aura pour effet d'étendre aux plateaux continentaux l'application des lois canadiennes et la juridiction des tribunaux.

On a assimilé à une violation de la souveraineté canadienne le différend entre le Canada et la Communauté européenne ayant trait aux pêches dans l'Atlantique-Nord. En fait, il n'en est rien. Le Canada exerce à tous égards sa juridiction dans ce domaine et il assujettit les bateaux de pêche étrangers à ses lois dans ses zones de pêche de 200 milles. Le problème vient de la

[Texte]

result of overfishing activities outside of Canada's 200-mile zone in the North Atlantic.

At issue is the need for the coastal state and the distant fishing states to agree on conservation measures with respect to fish stocks that occur both within and outside Canada's 200-mile zones, the so-called straddling stocks. International law recognizes the special interest of coastal states with respect to these stocks but does not provide a specific course of action when the coastal state and the distant fishing states are unable to agree on conservation measures. This issue does not affect Canadian sovereignty since the fishing activities take place on the high seas—i.e., beyond 200 miles.

I would also like to mention that a number of disputes relating to maritime boundary delimitation have emerged between Canada and its neighbours as a result of the extension of maritime jurisdiction. The boundary in the Gulf of Maine was established, much to Canada's satisfaction, by the International Court of Justice. Canada and France have recently submitted their dispute with respect to the boundary in the Saint-Pierre and Miquelon area to arbitration and the process should be completed in about three years. Other disputes subsist with the United States in the Juan de Fuca area and Dixon Entrance on the west coast and in the Beaufort Sea in the Arctic. Finally, we have minor differences with Denmark with respect to boundary delimitation between Greenland and Ellesmere Island and in Davis Strait.

Mr. Chairman, this will conclude my brief *tour d'horizon* on problems of Canadian sovereignty, which, as I mentioned, affect mostly the Arctic. I am ready to answer your questions and also if you want to discuss the issues of international conventions on terrorism or drug trafficking, we would be ready to discuss those also. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Let me express my thanks and appreciation to the witnesses, both for your information and for the fact that you have tried to take what is important to you and condense from what you are working on.

• 1600

Mr. Darling (Parry Sound—Muskoka): Mr. Chairman, on a point of order, I trust the whole brief will be published in the committee proceedings, because the witness skipped over a few paragraphs. It would be much better for us to have it intact.

The Chairman: I presume it is the wish of the committee that the statements presented to us be appended to the brief.

Mr. Mifflin (Bonavista—Trinity—Conception): My question is with respect to the dispute—and I am certainly glad this was included—between Canada and the European community over fishing in the North Atlantic. I am aware that Canadian jurisdiction over the mineral and fisheries resources extends out to 200 miles and the

[Traduction]

pêche pratiquée à l'extérieur de cette zone dans l'Atlantique-Nord.

L'État riverain et les États pratiquant la pêche en eaux lointaines doivent s'entendre sur des mesures de conservation des stocks que l'on trouve à l'intérieur et à l'extérieur de la zone. Le droit international reconnaît à l'État riverain un «intérêt spécial» à l'égard de ces stocks, mais il reste muet quant à la procédure à suivre quand l'État riverain et les États pratiquant la pêche en eaux lointaines n'arrivent pas à s'entendre sur les mesures de conservation. La souveraineté canadienne n'est pas mise en cause puisque la pêche a lieu en haute mer, c'est-à-dire au delà de la zone de 200 milles.

Un certain nombre de différends de délimitation ont surgi entre le Canada et ses voisins comme suite à l'extension de la juridiction maritime. La Cour internationale de Justice a statué sur le tracé de la frontière maritime dans la région du golfe du Maine, largement à la satisfaction du Canada. Le Canada et la France ont récemment soumis à l'arbitrage leur différend relatif à la délimitation de la frontière dans la région de Saint-Pierre et Miquelon; la procédure devrait prendre entre deux et trois ans. À cela viennent s'ajouter les autres litiges avec les États-Unis relativement au détroit Juan de Fuca et à l'entrée de Dixon sur le côté ouest, et à la mer de Beaufort. Enfin, certaines divergences mineures subsistent entre le Canada et le Danemark pour ce qui concerne la délimitation de la frontière entre le Groenland et l'île Ellesmere et dans le détroit de Davis.

Voilà qui complète mon bref survol des problèmes qui se posent en matière de souveraineté, en particulier dans le Nord. Je suis maintenant prêt à répondre à vos questions et à discuter avec vous des conventions internationales sur le terrorisme et le trafic des stupéfiants. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je tiens à remercier les témoins de leur exposé qu'ils ont condensé à notre intention.

M. Darling (Parry Sound—Muskoka): Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Le témoin a omis un certain nombre de paragraphes, mais j'espère que son mémoire sera publié au complet dans notre procès-verbal. Ce serait bien préférable.

Le président: J'imagine que les membres du Comité tiennent à ce que ces deux interventions soient annexées au mémoire.

M. Mifflin (Bonavista—Trinity—Conception): Je vais parler du différend entre le Canada et la Communauté européenne au sujet des droits de pêche dans l'Atlantique-Nord; je suis heureux que vous ayez abordé la question. Je sais que la juridiction canadienne sur les ressources minières et halieutiques englobe toute la zone des 200

[Text]

baselines drawn around the island. Additionally, we have jurisdiction over mineral resources and seabed and subsoil extending to the edge of the continental shelf where the latter goes beyond 200 miles.

My major concern is with respect to the fish stocks. You talked about the straddling of one on the other and I know what the law says. Could you tell me what is involved in establishing jurisdiction out to the nose and the tail of the banks? I am particularly interested in the Iceland case vis-à-vis world opinion, and how they went about doing it.

Mr. April: This case is like any other case of law-making on the international scene. The international community is composed of sovereign states, which means that if you want a new rule or a norm of international law to emerge, you have to obtain, one way or another, the acquiescence of the international community, particularly of the interested states. This can be achieved, as it was in 1982, by making a treaty or a convention such as the United Nations Law of the Sea Convention. The treaty-making process takes place all the time and mainly in the UN context.

However, you can also reach a new norm through an evolutionary process called customary international law. Customary international law occurs when enough countries respect a rule and abide by it that you can call it a law. The difference between customary international law and treaty law would be a bit like common law and statutory law in the domestic field. With statutory law you know exactly what the words oblige you to do. You might have recourse to a judge from time to time to get an interpretation, but with customary law you have to refer to the doctrine, to the authors, to the university professors, who will try to tell you what the practice of state is.

Against that background, the straddling stock issue is very difficult in the sense that straddling stocks are mentioned in the Law of the Sea Convention. The convention gives the coastal states what I would call a preferential ride or special interest—I think the exact words are special interest—but the convention says the coastal state has jurisdiction up to 200 miles and then the line is drawn there.

At the time, Canada filed for a limit which would not arbitrarily be set at 200 miles, but would go to the edge of the continental shelf. However, we are one of only a few countries in the world that has a very wide continental shelf. The majority of coastal states have a narrow continental shelf that does not go to 200 miles. To make a long story short, in the end the compromise was to use the 200-mile figure, which certain Latin American states on the Pacific side had started using. We do have a rule; it is 200 miles.

[Translation]

milles et toute la zone réservée autour de l'île. De plus, nous avons le contrôle des ressources minières, des fonds marins et du sous-sol jusqu'à la limite du plateau continental lorsque celui-ci s'étend au-delà de la zone de 200 milles.

Je m'intéresse surtout aux stocks de poisson; vous avez parlé des cas où les bancs de poissons chevauchent les limites et, à cet égard, je connais bien la loi. De quelle façon s'y prend-on pour établir une juridiction d'un bout à l'autre des bancs? Je m'intéresse surtout au cas de l'Islande, à la façon dont ce pays a procédé et à la réaction de l'opinion mondiale.

M. April: Ce cas, comme n'importe quel autre, relève de la législation internationale. La communauté internationale est composée d'États souverains et chaque fois qu'on veut imposer une nouvelle règle ou norme de droit international, il faut obtenir, d'une façon ou d'une autre, l'assentiment de la communauté internationale, et en particulier des États intéressés. On peut y parvenir, comme cela a été le cas en 1982, en signant un traité ou une convention comme la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Il y a toujours des traités en préparation, la plupart sous l'égide des Nations Unies.

Cela dit, on peut également imposer une nouvelle norme en se reposant sur ce processus évolutif qu'est le droit coutumier international. Celui-ci émerge quand suffisamment de pays respectent une règle et l'appliquent pour qu'on puisse la considérer comme une loi. La différence entre le droit coutumier international et le droit des traités est comparable à la différence qui existe entre le *Common Law* et le droit statutaire sur la scène nationale. Dans le cas du droit statutaire, l'énoncé des obligations est très clair, même si l'on doit de temps en temps demander une interprétation à un juge. Par contre, dans le cas du droit coutumier, il faut se référer à la doctrine, aux auteurs, aux professeurs d'université qui, tous, essaient d'expliquer la pratique des différents états.

Cela dit, le problème des stocks qui chevauchent les limites est particulièrement difficile bien qu'étant mentionné dans la Convention sur le droit de la mer. La convention reconnaît aux États côtiers un droit préférentiel, un intérêt particulier—je crois qu'elle parle spécifiquement d'intérêt spécial—mais on précise également que chaque État côtier contrôle une zone de 200 miles, un point c'est tout.

À l'époque, le Canada avait essayé de faire adopter comme limite l'extrémité du plateau continental et non pas la distance de 200 miles. Or, nous sommes l'un des rares pays au monde qui ait un plateau continental très large. La majorité des États côtiers ont un plateau continental étroit qui ne va pas jusqu'à 200 milles. En fin de compte, nous avons fini par accepter un compromis, cette limite de 200 milles que certains États américains du Pacifique avaient déjà commencé à utiliser. Une règle existe, celle des 200 milles.

[Texte]

[Traduction]

• 1605

For the straddling stocks, the convention says that the coastal states and the fishing states that come from the high seas to fish must co-operate within a regional organization with a view to take conservation measures regarding the stocks. This is all it says. You can see right away where the problem is. It is fine and well when the member countries... in this case on the east coast it would be NAFO, the regional fishing organization. The rule works very well if the states concerned actually co-operate, and they in fact did up until 1986, I think, when Spain and Portugal joined the European community.

All of a sudden we saw the European community starting to invoke an exception procedure when the quotas were fixed for what each country would have. They never had any problems. There were arguments back and forth, but in the end when the quotas were fixed each country would accept them and implement them in good faith. Then all of a sudden the European community started invoking the exception procedures, which had not been put there for that purpose. They started using it literally to give themselves quotas up to ten times higher than what the organization itself was ready to give to the community.

Since then we have had a problem, obviously, and we are working hard on it. As far as I am concerned, we think that the international law concern—such as you find in the Law of the Sea Convention and other conventions—does give the coastal state the preferential right over those stocks. Once you have said this, how do you implement it against the will of those who are interested? We are working at it now in various ways. As the government says, it is a three-pronged approach: the diplomatic initiatives, the public information initiative, which has taken some committees of parliamentarians to Europe two weeks ago, and we also have a legal initiative as the third fork, whereby we are in effect trying to convince our friends of the validity of our interpretation of international law.

Mr. Mifflin: Are you familiar with the Iceland case?

Mr. April: The Iceland case took place at a time when the... I am a bit familiar, but I will not pretend I am an expert on it. I know it is often used as an example of the kind of unilateral action Canada could take.

Mr. Mifflin: Tell me more about the unilateral action Canada could take. Can we do that?

Mr. April: Right now, no, because we do not have jurisdiction. The minute we wish to extend unilaterally our jurisdiction... The difference between the Icelandic case and the situation we have to suffer through now is that at the time when Iceland took that kind of action, international law with regard to Law of the Sea or

Quant aux stocks de poisson qui chevauchent la limite, d'après la convention, les États côtiers et les États qui vont pêcher en haute mer doivent coopérer dans le cadre d'une organisation régionale à des mesures de conservation des stocks. La convention ne dit rien d'autre. On voit tout de suite où se situe le problème. C'est bien joli si les pays membres... Dans le cas de la côte est, il s'agit probablement de l'OPANO, l'organisation de pêche régionale. En fin de compte, cela fonctionne très bien si les États en cause coopèrent vraiment, comme ils l'ont d'ailleurs fait jusqu'en 1986, je crois, date à laquelle l'Espagne et le Portugal sont entrés dans la Communauté européenne.

Du jour au lendemain, la Communauté européenne s'est mise à invoquer la procédure d'exception à propos des quotas fixés pour chaque pays. Jusque-là, il n'y avait eu aucun problème. Il y avait des discussions, mais en fin de compte, chaque pays acceptait son quota et le faisait respecter en toute bonne foi. Or, du jour au lendemain, la Communauté européenne s'est mise à invoquer les procédures d'exception—qui n'avaient jamais été mises en place à cette fin—et à s'attribuer des quotas qui, dans certains cas, étaient 10 fois plus élevés que ceux qui avaient été accordés par l'organisation.

Depuis ce moment-là, nous sommes confrontés à un problème que nous cherchons à résoudre par tous les moyens. Pour ma part, je crois que l'aspect du droit international, le droit imposé par la Convention sur le droit de la mer et d'autres conventions, accorde effectivement aux États côtiers un droit préférentiel sur ces stocks. Mais ce beau principe, il faut encore l'appliquer contre la volonté des parties intéressées. Que peut-on faire? Nous essayons d'attaquer le problème sur plusieurs plans. Comme le gouvernement l'a déclaré, notre démarche est triple: des initiatives diplomatiques, des initiatives d'information publique (des parlementaires se sont rendus en Europe il y a deux semaines dans le cadre de ces initiatives), et enfin, une initiative juridique qui revient à essayer de convaincre nos amis de la validité de notre interprétation du droit international.

M. Mifflin: Vous connaissez bien le cas de l'Islande?

M. April: L'affaire de l'Islande c'est produite à un moment où... Je la connais un peu, mais je suis loin d'être expert en la matière. Je sais qu'on l'invoque souvent en disant que c'est le genre de mesure unilatérale que le Canada pourrait prendre.

M. Mifflin: Parlez-moi des mesures unilatérales que nous pourrions prendre, est-ce que c'est possible?

M. April: Pour l'instant, non, car cela ne relève pas de notre juridiction. La différence entre le cas de l'Islande et nos difficultés actuelles, c'est qu'à l'époque où l'Islande a pris ces mesures, le droit de la mer ou le droit international dans le secteur des pêches était en pleine évolution. À l'époque, la convention sur le droit de la

[Text]

fisheries was in an evolving stage. There was no convention and Law of the Sea yet. It was a law-making process that was taking place. Some could even say there was a legal vacuum, so to speak.

In such circumstances, if you take a certain unilateral action at the right point in time when you are sure you will have enough sovereign countries to support you, then you are actually creating new law. Once you have a convention setting down rules such as the Law of the Sea Convention, which sets the limit at 200 miles, if you take unilateral action to extend it, instead of helping to create new law, you are breaching existing law. You will have everybody against you, including those who are our friends and allies in NAFO now.

• 1610

It took 10, 20 years to get the Law of the Sea Convention together. We have to be patient with regard to developing. That is the time it takes to convince all the countries of the world to follow a new norm when we want one.

Mr. Blackburn (Brant): As our guests know, it is very difficult for this committee to look at defence policy as it is evolving in the 1990s, because of the rapidly changing world situation. But one of our concerns is that perhaps our traditional enemies are very rapidly becoming potential friends, certainly co-partners, both in the Arctic and off both our coasts. Some of our past friends may also not be exactly enemies, but not so friendly in the future. We have problems with the fishery, we have problems with illicit drugs coming into the country, we have problems with illegal dumping of toxic wastes, illegal immigration and so on.

What we are trying to do here is to find out whether or not these evolving problems and potential new enemies, which are not all that new but seem to be on the increase, can be addressed by existing agencies and departments such as the Solicitor General, the Environment, Fisheries and Oceans, Manpower and Immigration. We also want to find out whether or not the Department of National Defence possibly has an increasingly evolving role in these areas. In other words, it may just be that our traditional approach to defence, in the purely military sense, is now beginning to shift toward para-military or more civilian-oriented activities in order to protect and maintain our sovereignty over our Pacific, Arctic, and Atlantic waters.

To your knowledge, do any other countries in the Pacific and Atlantic use their military for the non-military purposes I just mentioned, and if so, what are those countries?

[Translation]

mer n'existait pas encore. Tout cela était en préparation. On peut même parler à l'époque, d'un vide juridique.

Dans de telles circonstances, si un pays prend des mesures unilatérales au moment opportun, et s'il est certain d'être soutenu par suffisamment de pays souverains, il impose, en fait, une loi nouvelle. Par contre, en présence d'une convention comme celle du droit de la mer qui impose certaines règles, et en particulier la limite des 200 miles, toute mesure unilatérale destinée à prolonger cette limite enfreindrait une loi existante au lieu d'en créer une nouvelle. Si nous adoptions ce genre de mesure, tout le monde serait contre nous, y compris nos amis et nos alliés de l'OPANO.

Il a fallu 10 ans, 20 ans pour mettre sur pied la convention du droit de la mer. Il faut être patient si nous voulons continuer à la développer. Il faut du temps pour convaincre tous les pays du monde du bien-fondé d'une nouvelle norme.

M. Blackburn (Brant): Comme nos invités le savent, notre comité a du mal à prévoir l'évolution de la politique de défense au cours des années 90 à cause de l'évolution rapide de la situation mondiale à laquelle nous assistons actuellement. En effet, il est possible que nos ennemis traditionnels deviennent très rapidement des amis, en tout cas des partenaires, à la fois dans l'Arctique et au large de nos deux côtes. De la même façon, nos anciens amis pourraient devenir, pas vraiment des ennemis, mais peut-être des amis un peu moins sincères. Nous avons des problèmes dans le secteur des pêches, des problèmes d'importation de drogues illégales, nous avons des problèmes de déversements illégaux de déchets toxiques, d'immigration illégale, etc.

Nous essayons donc de déterminer si les organismes actuels, les ministères, comme celui du Solliciteur général, et les ministères de l'Environnement, des Pêches et des Océans, de la Main-d'oeuvre et de l'Immigration, etc., sont bien équipés pour faire face à ces problèmes en pleine évolution, à ces nouveaux ennemis, qui ne sont d'ailleurs peut-être pas si nouveaux, mais qui ont tendance à se multiplier. En même temps, nous nous demandons si le ministère de la Défense nationale ne pourrait pas jouer un rôle accru. Autrement dit, le temps est peut-être venu de nous écarter des modes de défense traditionnelle, purement militaires, pour explorer certaines activités paramilitaires, certaines activités civiles qui nous permettraient de protéger et de maintenir notre souveraineté sur les eaux du Pacifique, de l'Arctique et de l'Atlantique.

Savez-vous s'il y a d'autres pays du Pacifique et de l'Atlantique qui confient des tâches non militaires à leur armée, et si oui, de quels pays s'agit-il?

[Texte]

Mr. April: I do not actually have a list. The American Coast Guard are part of the military, if I understand well. I recall from my first foreign posting in Italy that the *carabinieri* are a para-military police unit. You have that in several countries of the world. My last posting was in Senegal, where the *gendarmerie* is also a para-military unit the same way as the *carabinieri* may be in Italy. In other words, they are people who do have a military-type training but exercise police functions. But where people who have been trained for purely military purposes have been transformed overnight or over a period of time into what in fact amounts to police officers, I am not in a position to answer, sir.

Mr. Blackburn: In your opinion, do you think that para-military or police agencies of other countries or indeed our own country are better suited for protection of the seabed, protection of the fisheries, protection against drug intrusion, illegal immigration, or do you see a role for National Defence in any of these activities—for example, from time to time call in the military in terms of trying to manage natural catastrophes. Normally speaking, the military restrict themselves to purely military activity. I do not think you follow my line of questioning here. To get back to what I said originally, our traditional “enemies” may be disappearing. As that evolves, I am trying to find out whether or not there are other roles for the military to assume. I am asking you whether in your opinion the military is a suitable agency for handling these other problems.

• 1615

Mr. April: I know the navy is helping the civilian side of this government about fisheries enforcement. I think it is for the people in National Defence to decide if they are in a position to help and to decide this in consultation with the current law enforcement agencies, other than External Affairs.

Mr. Blackburn: We already know the military does assist in many of these. I am just wondering whether or not External Affairs looks upon this. . . I guess I am getting at whether we are trying to swat a fly with a sledgehammer. In sending the military to police our waters, are we over-reacting? Would it be seen by Spain and Portugal, for example, if the military pursued their vessels rather than say a maritime police force, would it be seen by our friends and allies as overkill or over-reacting?

Mr. April: I do not really see how the problem could arise. As I explained earlier, the overfishing by Spain and Portugal, if we want to name them, occurs outside our 200-mile limit, so it is outside of our jurisdiction.

Mr. Blackburn: Okay, let us forget the fisheries for the moment. Let us get back to drug interdiction. Let us, for example, say that a small vessel is approaching the southwest coast of Nova Scotia. To interdict it, should we

[Traduction]

M. April: Je n'en ai pas la liste, mais je crois savoir que la garde côtière américaine fait partie de l'armée. La première fois que j'ai été en poste à l'étranger, c'était en Italie, et je pense aux *carabinieri* qui appartiennent à un corps de police paramilitaire. Cela existe dans plusieurs pays du monde. Mon dernier poste était au Sénégal, et là-bas, la gendarmerie est également un corps de police paramilitaire, tout comme les *carabinieri* en Italie. Autrement dit, ce sont des gens qui ont une formation de type militaire mais qui exercent des fonctions de police. Cela dit, je ne sais pas si dans certains pays des gens qui avaient été formés à des fins purement militaires se sont transformés du jour au lendemain, ou avec le temps, en officiers de police.

M. Blackburn: A votre avis, qu'il s'agisse du Canada ou d'autres pays, est-ce que les organismes paramilitaires ou les organismes policiers sont mieux équipés pour protéger le fond de la mer, les pêches, pour empêcher l'entrée de drogues illégales ou contrôler l'immigration illégale, ou pensez-vous qu'il vaudrait mieux confier ces fonctions à la Défense nationale, par exemple comme on fait appel à l'armée en cas de catastrophes naturelles. En règle générale, l'armée s'en tient à des activités purement militaires. Je ne sais pas si vous me suivez bien, mais je reviens à ce que j'ai dit tout à l'heure au sujet de la disparition possible de nos «ennemis» traditionnels. La situation évoluant très rapidement, je me demande si l'armée ne pourrait pas jouer un rôle un peu différent. À votre avis, est-ce que l'armée est bien équipée pour faire face à ce genre de problèmes?

M. April: Je sais que la marine aide les services civils du gouvernement à surveiller les pêches. C'est probablement aux gens de la Défense nationale de décider s'ils sont en mesure de contribuer à ces activités et d'en décider en consultation avec les organismes de surveillance—et je ne parle pas du ministère des Affaires extérieures.

M. Blackburn: Nous savons que l'armée apporte déjà souvent son aide, mais je me demande si les Affaires extérieures considèrent que. . . En fait, je me demande si nous n'essayons pas d'écraser des mouches avec des marteaux-pilons. Est-ce que ce n'est pas une réaction extrême que d'envoyer l'armée faire la police dans nos eaux? Est-ce que l'Espagne et le Portugal, est-ce que nos amis et nos alliés ne risquent pas de trouver notre réaction excessive si nous envoyons l'armée poursuivre leurs bateaux au lieu de la police maritime?

M. April: Je ne vois pas comment le problème pourrait se poser. Comme je l'ai expliqué tout à l'heure, quand l'Espagne et le Portugal, puisque vous les avez nommés, dépassent leur quota de pêche, c'est à l'extérieur de la limite des 200 milles, et cela échappe à notre juridiction.

M. Blackburn: D'accord, oublions les pêches. Revenons au trafic des drogues. Supposons qu'un petit bateau s'approche de la côte sud-ouest de la Nouvelle-Écosse. Faut-il envoyer un bateau de l'armée

[Text]

send out a military ship? Should we send out a police vessel? Does External have any policy on this? Does it have any view on it, any ideas, comments, anything? Give me one word, if we are down to that.

Mr. April: I do not know. Currently we rely on a combination of the RCMP, Fisheries and Oceans, and the Coast Guard. We might one day find we have a combination of four with the navy, instead of a combination of three. I do not really—

Mr. Blackburn: Under these circumstances, we are losing the battle against incoming drugs. This is an established fact. In your opinion, then, do we have to upgrade our capability to interdict illicit drugs coming into the country? If so, do you see the military playing an increased role, regardless of where those drugs come from? That is all I am asking.

Mr. April: Yes, I know. I understand you well, except that it is an issue having to do with law enforcement. I did not come here to talk about what international law says or about what the rules are.

Mr. Blackburn: I gather External Affairs does not have a policy as to whether or not we should use an increased presence out there—i.e., the military—in order to combat the incoming illicit drugs. You are satisfied that existing agencies such as the RCMP, Coast Guard and so on are handling it sufficiently. Is that the point? Do you think we should use the military or at least look at the possibility of using the military to increase our capability to interdict?

Mr. April: If you are asking me whether we should look at the possibility of using the military to increase our capability to prevent drug runners from coming into this country, the answer is yes.

• 1620

Mr. Hicks (Scarborough East): I may change my questions and carry on with the line Derek was on, but first of all, in view of the daily revelations in East-West relations, for example, a declaration we find signed only today with the Soviet Union which included many, many items, among which was Arctic co-operation, is there still the same amount of concern at External regarding the Arctic sovereignty situation, or has your concern lessened a bit because of the improved Easy-West relations?

Secondly, is there any more communication from the Soviet Union regarding any voyages it makes into our waters, especially submarines? Are we reaching the day when the Soviet Union is going to communicate with us regarding any voyages into Canadian Arctic waters, and are we approaching the day when Canadians and Soviets will share research done in the Arctic, oceanographic surveys, etc., etc.? On page 1 of your comments, in the second-last paragraph it says "no country now challenges Canada's sovereignty". I would want to put one more

[Translation]

pour l'empêcher de passer? Faut-il envoyer un bateau de la police? Est-ce que les Affaires extérieures ont une politique? Comment voit-on ce genre de choses, qu'en pense-t-on, n'importe quoi? Répondez par un seul mot, si c'est tout ce que vous pouvez faire.

M. April: Je ne sais pas. Pour l'instant ce genre de tâche est confié à la fois à la GRC, aux Pêches et aux Océans et à la garde côtière. Il se pourrait qu'un jour la marine vienne se joindre à ce trio. Je ne sais vraiment. . .

M. Blackburn: Pour l'instant, nous sommes en train de perdre la guerre de la drogue, c'est un fait reconnu. À votre avis, pour réussir à empêcher la drogue de pénétrer dans le pays, faut-il élargir notre action? Si oui, pensez-vous que l'armée puisse jouer un rôle plus important, quelle que soit l'origine de ces drogues? C'est tout ce que je vous demande.

M. April: Oui, je sais. Je vous comprends très bien, mais c'est une affaire qui relève de la police. Je ne suis pas ici aujourd'hui pour discuter du contenu du droit international ou des règlements.

M. Blackburn: Les Affaires extérieures n'ont donc pas d'opinion et ne savent pas si nous devons déployer des forces plus importantes, des forces armées, pour combattre l'entrée de drogues illégales. Vous êtes convaincu que les organismes actuels, la GRC, la garde côtière, etc., maîtrisent suffisamment la situation, n'est-ce pas? Pensez-vous qu'il faudrait faire appel à l'armée, ou du moins envisager la possibilité de faire appel à l'armée pour mieux contrôler ce trafic?

M. April: Si vous me demandez si nous devons étudier la possibilité de faire appel à l'armée pour mieux lutter contre les trafiquants de drogue, je vous répondrai que oui.

M. Hicks (Scarborough-Est): Il est possible que j'abandonne mes questions pour continuer celles de Derek, mais pour commencer, je reviens aux révélations qui nous parviennent chaque jour au sujet des relations Est-Ouest. Aujourd'hui encore, nous avons signé une déclaration avec l'Union soviétique, où l'on parle, entre autres choses, de coopération dans l'Arctique, et je me demande si les Affaires extérieures sont toujours aussi inquiètes au sujet de notre souveraineté dans l'Arctique ou si l'amélioration des relations Est-Ouest ne vous a pas un peu rassuré?

Deuxièmement, est-ce que l'Union soviétique a plus tendance à nous prévenir de ses passages dans nos eaux, en particulier les passages de sous-marins? Est-ce que nous pouvons espérer que l'Union soviétique nous prévienne un jour chaque fois qu'un de ses bateaux pénétrera dans les eaux arctiques canadiennes, espérer également que les Canadiens et les Soviétiques collaboreront à des travaux de recherche dans l'Arctique, à des relevés océanographiques, etc.? Dans vos observations, dans le premier paragraphe de la deuxième

[Texte]

word in that sentence so that it reads "no country now openly challenges Canada's sovereignty", because I am not fully satisfied about who is under the ice here and there.

Finally, have we any evidence that the Arctic is used, or the extent to which the Arctic is used, for drug smuggling?

Mr. April: I am happy with the first question, whether we are satisfied now with the general legal situation with regard to the Arctic. As I said in the text, we should always be careful when we speak about Canadian sovereignty in the Arctic not to put the problem in such words that people think that we are not sure about our sovereignty over the Arctic lands. There is no doubt about Canadian sovereignty over the Arctic lands. Nobody challenges us on that. There is no competing claim. Our sovereignty over the lands is unqualified. That is one aspect.

Over the waters, as I said, our affirmation is that the waters of the archipelago are closed by base lines so that everything inside, the water between the islands, are internal waters of Canada, and internal waters mean you exercise your sovereignty, your jurisdiction, the same way as you exercise it over this building. It is part and parcel of the land.

The one challenge that happens over the waters is the American challenge which says that they have a right of transit through the Northwest Passage. They say that the waters of the archipelago are not internal waters of Canada, that they are the territorial sea. They do not say they are not Canadian; they say that we are entitled to 12 miles of territorial sea around each island. Under international law, when you have territorial sea like that, between two islands constituting a narrow passage point, they affirm that they have the right of transit there. The right of transit means they can go through without notifying us. It is different from the right of innocent passage, where you can go through territorial sea waters without notification as long as you have peaceful intentions. That is what the word "innocent" means. For instance, a submarine must be on the surface.

• 1625

A transit right means you can go through a transit passageway almost as if it were the high seas. That is what the Americans affirm. And because the Arctic archipelago, or the waters of the Northwest Passage in particular, are internal waters of Canada, we tend to think that neither the right of innocent passage nor the right of transit apply.

We now have an agreement with the Americans whereby they must seek Canada's consent prior to any

[Traduction]

page, vous dites: «Aucun pays ne conteste maintenant la souveraineté du Canada». Personnellement, j'ajouterais un mot à cette phrase, je dirais: «Aucun pays ne conteste ouvertement la souveraineté du Canada». En effet, je suis loin d'être convaincu de savoir qui se promène sous la glace.

Enfin, a-t-on des raisons de penser que l'Arctique sert au trafic de la drogue, et quelle serait l'importance du problème?

M. April: Vous me demandez si notre situation juridique actuelle concernant l'Arctique nous satisfait. D'une façon générale, effectivement, elle me satisfait. Comme je l'ai dit dans mon exposé, en matière de souveraineté canadienne dans l'Arctique, il faut faire très attention et ne pas donner aux gens l'impression que nous ne sommes pas certains de notre souveraineté sur les terres de l'Arctique. La souveraineté canadienne sur les terres de l'Arctique ne fait aucun doute. Personne ne conteste cela, personne ne revendique cette souveraineté qui est totale. Voilà pour une chose.

Quant aux eaux de l'Arctique, comme je l'ai dit, les eaux de l'archipel sont délimitées par nos limites territoriales, et tout ce qui se trouve à l'intérieur de ces limites, toutes les eaux entre les îles, sont considérées comme des eaux intérieures du Canada et, à ce titre, notre souveraineté s'exerce sur ces eaux-là tout comme elle s'exerce sur cet édifice. Cela fait partie de nos terres.

Par contre, les Américains contestent notre souveraineté dans la mesure où ils revendiquent un droit de transit dans le Passage du Nord-Ouest. Ils prétendent que les eaux de l'archipel ne sont pas des eaux intérieures, qu'elles appartiennent à la mer territoriale. Ils ne disent pas qu'il ne s'agit pas d'eaux canadiennes, mais que nous avons des droits sur un territoire marin de 12 milles autour de chaque île. Les Américains prétendent qu'en droit international, un droit de transit existe sur ce type de mer territoriale, de passage étroit entre deux îles. Ce droit de transit voudrait dire qu'ils ont le droit de passer sans nous prévenir. Ce n'est pas le même droit qu'un droit de passage avec des intentions innocentes, c'est-à-dire le droit qui permet de pénétrer sans prévenir dans des eaux territoriales à condition d'avoir des intentions pacifiques. Voilà ce que signifie le terme «innocent». Par exemple, un sous-marin doit circuler en surface.

Un droit de transit, par contre, signifie qu'on peut circuler pratiquement comme en haute mer. Voilà la position des Américains. Or, comme l'archipel de l'Arctique et les eaux du Passage du Nord-Ouest en particulier, sont des eaux intérieures du Canada, nous avons tendance à considérer, nous, que ni le droit de passage avec des intentions innocentes ni le droit de transit ne s'appliquent.

À l'heure actuelle, nous avons une entente avec les Américains: ils doivent demander l'assentiment du

[Text]

voyage through the Arctic waters. So in practice it is tantamount to what sovereignty gives you. They do not admit those are Canadian sovereign waters, but if they were not challenged it means they would be internal waters and we would be able to demand that people seek our permission before they come into our territory. We have that with regard to American ice-breakers.

The Chairman: Could you respond to Mr. Hicks's second question?

Mr. April: We obviously have military arrangements within the alliance with respect to the submarines of our allies. That is dealt with and I do not think we should go into any more detail in public.

With regard to Soviet submarines, obviously they do not seek permission to go through the Arctic, but as far as we know they have never gone through the Northwest Passage.

Mr. Hicks: Have they ever sought permission to go anywhere in our Arctic?

Mr. April: Not to my knowledge. Not submarines.

Mr. Hicks: With the improved relations and so on, do you foresee the day when they notify us or request from us permission to play around in the Arctic with their submarines?

Mr. April: Yes, we just signed a co-operation agreement with regard to the Arctic during the Prime Minister's visit to Moscow. We are negotiating very hard to get a non-governmental multilateral scientific organization that would co-ordinate research in the Arctic by all eight of the Arctic countries. There is a lot of movement on that front. I assume the purpose is to share the results of scientific research there.

The Chairman: Mr. Hicks also had a question dealing with smuggling in the northern waters.

Mr. Hicks: Is there any evidence that the Arctic is being used for drug smuggling? I do not want to wake up some morning and discover that a sophisticated drug smuggler has acquired a nuclear-propelled submarine before Canada has.

Mr. April: The answer is no.

Mr. Robert Rochon (Director, Legal Operations Division, Department of External Affairs): There is a great deal of co-operation. There has been a bilateral agreement with the Soviet Union for co-operation in the Arctic for a number of years now. This has been expanded as a result of the Prime Minister's visit to Moscow in the past week. It includes all sorts of co-operation in the area of scientific research, exchange of information, assessment of environmental impacts and so on. This does not entail *ab initio* specific visits by vessels or navigation through Canadian waters. One might recall, however, that there is very little navigation in the Arctic Ocean and we are not aware of surface navigation by very many vessels.

[Translation]

Canada chaque fois qu'ils veulent pénétrer dans les eaux de l'Arctique. En pratique, c'est ce qui découle de la souveraineté. Or, les Américains ne reconnaissent pas la souveraineté canadienne sur ces eaux, mais en l'absence de contestation, il s'agit d'eaux intérieures et nous pourrions exiger qu'on nous demande la permission de pénétrer sur notre territoire. Pour les brise-glaces américains, c'est une pratique établie.

Le président: Pouvez-vous répondre à la deuxième question de M. Hicks?

M. April: Évidemment, dans le cadre de l'alliance militaire, nous avons signé des ententes sur les sous-marins de nos alliés. C'est une affaire réglée, dont il est préférable de ne pas mentionner les détails en public.

Quant aux sous-marins soviétiques, il est évident qu'ils ne demandent pas la permission de traverser l'Arctique mais, apparemment, ils ne sont jamais passés par le Passage du Nord-Ouest.

M. Hicks: Nous ont-ils déjà demandé la permission de pénétrer quelque part dans notre Arctique?

M. April: Pas que je sache. Pas les sous-marins.

M. Hicks: Avec l'amélioration de nos relations, etc., pensez-vous que le jour viendra où ils nous demanderont la permission de venir s'amuser avec leurs sous-marins?

M. April: Oui, nous venons de signer une entente de coopération dans l'Arctique pendant la visite du premier ministre à Moscou. Nous faisons tout ce que nous pouvons pour obtenir la création d'une organisation scientifique multilatérale non gouvernementale qui coordonnerait les recherches dans l'Arctique des huit pays de l'Arctique. C'est un secteur où les choses bougent beaucoup. J'imagine que cet organisme permettrait de partager les résultats de la recherche scientifique.

Le président: M. Hicks vous a aussi posé une question sur la contrebande dans les eaux du Nord.

M. Hicks: A-t-on des raisons de penser qu'il y a de la contrebande de drogue dans l'Arctique? Je n'aimerais pas beaucoup m'apercevoir un beau matin qu'un contrebandier a trouvé le moyen d'acquérir un sous-marin nucléaire avant le Canada.

M. April: La réponse est non.

M. Robert Rochon (directeur, Division des opérations juridiques, ministère des Affaires extérieures): C'est un domaine où la coopération est très active. Depuis plusieurs années déjà, nous avons une entente bilatérale de coopération dans l'Arctique avec l'Union soviétique. Cette entente a encore été élargie à l'occasion de la visite du premier ministre à Moscou cette semaine. Elle prévoit divers types de coopération dans le domaine de la recherche scientifique, des échanges d'information, d'évaluation des impacts écologiques, etc. Au départ, il n'est pas question de la circulation des bateaux, de la navigation dans les eaux canadiennes. Cela dit, il ne faut pas oublier qu'il y a très peu de navigation dans l'océan

[Texte]

[Traduction]

Arctique et qu'en surface, il n'y a vraiment pas beaucoup de trafic.

• 1630

We are aware, I think, of any vessel that is going through the north. In that respect we certainly control their access to the waters and at least lay out the conditions for access to our waters. This being said, a great deal of co-operation will be going on in the north, co-operation not only bilaterally with the Soviet Union but also with the circumpolar countries, which include the Soviet Union, where a great deal of scientific research will be done. We have also signed an environmental oil spills agreement for the Arctic with the Soviet Union during this latest visit, once again to co-operate on activities that will be going on there.

The Soviet Union, interestingly enough, has never challenged the Canadian claim to sovereignty in the Arctic, one might assume because the Soviets have similar claims on their own side and it would not be in their interest to object to what we are doing. About whether they enter our waters under the ice, frankly, the legal bureau is not privy to that information, so we cannot answer you.

Whether there is a problem with drug smuggling in the north, once again, frankly, the legal bureau is not privy to that information. There are other departments or other interested agencies in the government who could answer these questions more ably than we.

Mr. Rompkey: Just to follow up on that line of questioning, I am reminded of the story of the emperor with no clothes, because it seems to me that is the situation we are in in the Arctic: not only do we have no thermal underwear, we do not seem to have any Canadian underwear at all, Stanfield's or otherwise.

What we heard and read today is obviously very accurate, very sound, and a good presentation. Sure, we have a great legal case, and nobody disputes or would ever dare to take us to court legally on our jurisdiction and our sovereignty in the Arctic. The problem is that we cannot exercise it. We have no way of exercising it. Your answers to whether there are drugs and illegal... we do not know. We do not know what is going on in the Arctic. The fact is that nobody knows.

When we were on the west coast we were told there was one flight of an Aurora per month; the Aurora flies over the Arctic once a month. With the cut-back in equipment on the west coast they are probably... we were told very clearly by the air arm of the armed forces out there that without the equipment they are not going to be able in the future to carry on even that mission they have now.

We have never been told what submarines are in the archipelago, especially American submarines. It seems to be a very well-kept secret. Everybody knows they are there, but nobody admits it. But even if we admitted they were there, we could not do anything about it anyway,

Je ne pense qu'un navire puisse passer par le Nord sans que nous le sachions. Dans cette mesure, nous contrôlons donc l'accès à ces eaux, et nous en fixons les conditions. Ceci dit, il y aura beaucoup de collaboration dans le Nord, en particulier dans le domaine de la recherche scientifique, non seulement à l'échelle bilatérale avec l'Union soviétique, mais avec d'autres pays circumpolaires. Nous venons également de signer avec l'Union soviétique une entente sur le nettoyage des déversements pétroliers.

Il est assez intéressant de savoir que l'Union soviétique n'a jamais contesté la souveraineté du Canada dans l'Arctique, sans doute parce que ce n'est pas dans son intérêt puisqu'elle revendique elle-même la souveraineté sur certaines régions polaires avoisinantes. La Direction générale des affaires juridiques n'est cependant pas en mesure de savoir si des sous-marins soviétiques s'aventurent sous la glace.

La Direction ne sait pas non plus si des stupéfiants sont introduits en contrebande par le Nord. D'autres ministères et organismes gouvernementaux sont sans doute mieux placés pour répondre à cette question.

M. Rompkey: Pour poursuivre dans le même sens, notre situation dans l'Arctique me rappelle l'histoire de l'empereur sans vêtements. Non seulement nous n'avons pas de sous-vêtements thermiques, mais nous n'avons pas de sous-vêtements du tout, pas même des *Stanfield*.

L'exposé que vous nous avez lu aujourd'hui est certes très intéressant et exact. Il est bien évident que personne n'osera jamais contester devant les tribunaux notre souveraineté dans l'Arctique. Or, nous ne sommes pas en mesure d'affirmer cette souveraineté. Vous ne savez pas ce qui se passe en ce qui concerne la contrebande des stupéfiants et le reste dans le Nord. Voilà bien le problème. Personne ne le sait.

Nous avons appris dans l'Ouest qu'il y a par mois un seul vol de surveillance au-dessus de l'Arctique effectué par Aurora. Compte tenu des réductions de matériel qui sont prévues sur la côte ouest, nos forces aériennes ne pourront peut-être même plus remplir cette mission.

On ne nous a jamais dit si des sous-marins, en particulier des sous-marins américains, circulent entre les îles de l'archipel. C'est un secret bien gardé. Tout le monde sait que des sous-marins circulent dans cette région, mais personne ne l'admet. Mais même si on le

[Text]

because we have no submarines of our own, and neither do we have an adequate underwater sonar of the kind we do off the east coast, to detect ships that are in the archipelago.

So I guess the question to our friends... and maybe they are not the ones to answer it, but it is a legitimate question for us as a committee, and it seems to me it is exactly what we have been pursuing as a defence committee. Yes, we have a legal claim to the Arctic, but as a country we have no way of enforcing that claim or seeing that claim is carried out. Is that not the reality?

Mr. Rochon: I cannot dispute what has been said in any way, shape, or form. I stated, for instance, that we do not have any knowledge concerning smuggling per se. Anyone who visits the north and speaks to the local communities knows there is a drug program up there. So they are getting drugs from somewhere. Whether that is leading to drug smuggling that ends up south of the border is another issue.

You are asking us what we are doing to enforce jurisdiction in the north. External Affairs is not enforcing that jurisdiction, of course. We exercise jurisdiction, and that jurisdiction is shown by the communities that live there, by the bases that are there, by the activities the Canadian government carries out in the north, throughout the north, whether it is, for instance, through weather stations or through being there. But to enforce laws in the north, we have laws that establish conditions for access through navigation, for instance. The Arctic Waters Pollution Prevention Act is being implemented. If you are asking us if we need more, I dare say it is not up to us to say.

• 1635

Mr. Rompkey: Then let us focus on the Department of External Affairs. The Canadian Centre for Arms Control and Disarmament suggested that there be an ambassador for circumpolar affairs within the Department of External Affairs. Far from that, is it not true that there is no division within the Department of External Affairs at all to deal with the Arctic? Is it not true that when a briefing—I heard the story on the radio just this morning—was to be arranged for Arctic affairs with the Department of External Affairs, the appropriate department that received the briefing was the western European section of the Department of External Affairs?

So here we are. The Prime Minister is going over—late, but better late than never. We are signing all sorts of new treaties with the Russians. We, as a polar partner, are reaching out. We are not reaching out in demilitarization, but we are reaching out in the environment and those other ways. There are a lot of new things happening, a lot of new initiatives. But our Department of External Affairs does not have a division within itself for dealing with the Arctic. Do you see that as a flaw and a weakness within the Department of External Affairs, bearing in mind the kind of thing that is going to happen within the polar region in the next decade or couple of decades?

[Translation]

faisait, que pourrions-nous faire? Nous n'avons pas de sous-marins ni même de sonars sous-marins efficaces comme celui que nous avons sur la côte est.

La question qui se pose—et nos témoins ne sont peut-être pas ceux à qui elle devrait être adressée—est une question que le Comité de la défense a de bonnes raisons de se poser: nous revendiquons la souveraineté dans l'Arctique, mais comment pouvons-nous affirmer cette souveraineté?

M. Rochon: Je ne peux pas contredire ce qui vient d'être dit. J'ai reconnu que nous n'avons pas de renseignements spécifiques sur la contrebande des stupéfiants. On sait bien que l'usage des stupéfiants constitue un problème dans le Nord, et c'est évident que les gens doivent bien se les procurer quelque part. Reste à voir si ces stupéfiants aboutissent dans le Sud.

Vous nous demandez ce que nous faisons pour affirmer notre souveraineté dans le Nord. Ce rôle n'incombe évidemment pas au ministère des Affaires extérieures. Les localités qui existent dans le Nord, les bases militaires qui y ont été installées, les activités menées par le gouvernement canadien tant dans le domaine météorologique que dans d'autres domaines affirment notre souveraineté. Certaines lois régissent, par exemple, les conditions de navigation dans le Nord. Nous appliquons, par exemple, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Quant à savoir si nous devrions faire davantage, je ne pense pas que ce soit à nous de le dire.

M. Rompkey: Tenons-nous en donc au rôle du ministère des Affaires extérieures. Le Centre canadien pour le contrôle des armements et le désarmement a proposé que le ministère des Affaires extérieures nomme un ambassadeur pour les affaires circumpolaires. Le ministère ne l'a pas fait, et n'est-il pas vrai qu'il n'existe pas au ministère de division qui s'occupe de l'Arctique? J'ai appris à la radio ce matin même qu'on avait dû s'adresser à la division qui s'occupe de l'Europe de l'Ouest au ministère des Affaires extérieures pour organiser une séance d'information sur l'Arctique. Est-ce bien vrai?

Voilà donc la situation. Le premier ministre a mis du temps pour se rendre en Union soviétique, mais mieux vaut tard que jamais. Nous signons actuellement toutes sortes de nouveaux traités avec les Soviétiques. Nous tendons la main parce que nous sommes un de leurs partenaires polaires. Nous n'en faisons pas autant dans le domaine militaire, mais nous voulons collaborer dans d'autres domaines comme celui de l'environnement. Les choses bougent actuellement, et beaucoup de nouvelles initiatives sont prises. Or, notre ministère des Affaires extérieures n'a même pas de service qui s'occupe des affaires touchant l'Arctique. Compte tenu de ce qui va se

[Texte]

Mr. April: Mr. Chairman, the department has what we call a special adviser on circumpolar affairs. That officer, who is a specialist in northern affairs, is indeed attached, so to speak, to the director general of the western Europe bureau. That special adviser on circumpolar affairs could have been located within the department at some other place, but the logic is simply that if you look at the eight circumpolar countries, I think the majority come from western Europe.

I would also like to add that the department, in several of its bureaux, has a wealth of knowledge on Arctic affairs, and the legal bureau will look at the legal aspects of it. In the United States bureau they have a lot of knowledge about Alaska, for instance, and so on. The role of the special adviser on circumpolar affairs is essentially to co-ordinate everything that takes place in the department that has to do with the subject of expertise on circumpolar affairs.

Mr. Rompkey: You said a moment ago that those countries that are over fishing are over fishing outside the 200-mile limit. That may or may not be true. I go back to the first point I made with regard to the Arctic. Is it not true that we really do not know who is fishing outside the 200-mile limit and who is fishing inside?

Let me ask a specific question. Was the Department of External Affairs consulted before the Tracker aircraft was discontinued? In our briefings with the Canadian Navy, I do not think there is any question in our minds that there is not a plane in the navy now that can replace the Tracker as far as doing that kind of job—low-level flying over the coastal areas concerned to detect exactly what is out there and exactly what the ship is doing where. The Tracker alone is not enough, but it was discontinued. I ask that in the context of the statement you made that those countries that are over fishing are fishing outside the 200-mile limit. Is it not a fact that we are not sure because we do not do adequate surveillance? Was the Department of External Affairs consulted before the Tracker was discontinued?

Mr. April: As far as I know, we have an excellent surveillance program for fisheries, and our fisheries legislation is implemented within our zone. Outside our zone—the 200-mile limit—it is the IC. I guess we have some knowledge there. At least we have been able to identify that they were mostly Spanish and Portuguese trawlers.

Mr. Rochon: I could add that there is a NAFO inspection scheme that exists that is supposed to keep track of what is going on outside 200 miles, and it involves Canadian inspectors on board some of these

[Traduction]

produire dans les dix ou les vingt prochaines années dans la région polaire, cela ne vous semble-t-il pas bizarre?

M. April: Monsieur le président, il y a au ministère un conseiller spécial pour les affaires circumpolaires. Le titulaire du poste qui est un spécialiste des questions du Nord relève effectivement du directeur général de la Division de l'Europe de l'Ouest. Il aurait pu relever d'une autre division, mais on a jugé qu'il était logique qu'il relève de la Division de l'Europe de l'Ouest puisque la majorité des huit pays circumpolaires appartiennent à cette région du monde.

J'ajouterai que plusieurs services du ministère connaissent bien les questions touchant l'Arctique, et que la Direction générale des affaires juridiques étudie les aspects juridiques de ces questions. La Division des États-Unis, par exemple, connaît bien tout ce qui touche à l'Alaska. Le rôle du conseiller spécial pour les affaires circumpolaires est essentiellement de coordonner tout le travail effectué par le ministère dans ce domaine.

M. Rompkey: Vous avez dit il y a quelques instants que les pays qui s'adonnent à la surpêche le font à l'extérieur de la limite des 200 milles. Cela reste à voir. Tout comme pour ce qui se passe dans l'Arctique, n'est-il pas vrai que nous ne savons pas qui pêche à l'extérieur de cette limite et à l'intérieur de celle-ci?

Je vais vous poser une question précise. A-t-on consulté le ministère des Affaires extérieures avant de décider d'éliminer les Tracker? Après avoir discuté de la question avec des représentants de la Marine canadienne, nous avons conclu que le Canada n'a pas à l'heure actuelle d'avions qui puissent, comme le Tracker, assurer une surveillance à base altitude sur les régions côtières pour établir ce que font exactement les navires de pêche. Les Tracker eux-mêmes ne suffisaient pas, mais on vient de les éliminer. Je vous pose cette question parce que vous nous avez dit que les pays qui s'adonnent à la surpêche le font à l'extérieur de la limite des 200 milles. Comment pouvons-nous le savoir puisque nous n'avons pas les moyens d'assurer une surveillance adéquate? A-t-on donc consulté le ministère des Affaires extérieures avant de décider de supprimer les Tracker?

M. April: À ma connaissance, nous avons un excellent programme de surveillance des pêches, qui permet de faire appliquer nos lois dans ce domaine à l'intérieur de notre zone de compétence. À l'extérieur de cette zone, soit au-delà de la limite de 200 milles, c'est la haute mer. Nous avons au moins une idée de ce qui se passe en haute mer puisque nous avons pu établir que ce sont surtout les chalutiers espagnols et portugais qui s'adonnent à la surpêche.

M. Rochon: J'ajouterai que des inspecteurs canadiens participent aux activités de surveillance en haute mer menées par la NAFO. On ne nous a pas consultés au sujet de l'élimination des Tracker, et nous ne pouvons certes

[Text]

vessels. We were not consulted on the tracker plane issue, and we certainly cannot state with any certainty that all the fish are taken beyond 200 miles. But certainly we have not been given any reason to believe that the over-fishing problem has in fact moved inside the 200-mile limit and has not been controlled by Canadian fisheries authorities.

Mr. Darling: Mr. Chairman, certainly the witnesses are being asked sort of tough questions, but it boils down to the fact that as far as policing, sovereignty, and so on, it is up to Defence and possibly the Coast Guard.

With respect to the Arctic, the one thing I would think External Affairs would have jurisdiction over, or at least input, is any damage to the environment up there. I know the Secretary of State for External Affairs certainly is the one, aside from the Prime Minister, who has spoken on the environmental issues with our neighbours to the south. Certainly there is a possibility of environmental damage in the Arctic.

Sweden accused North America of polluting her territory, and there is only one way it could get there. It did not go around by the South Pole or across the Atlantic Ocean, I would think. Therefore I would think that your department would have considerable input there and would enter the picture along with the Department of the Environment if there happened to be an oil spill in that area. There is drilling up there. If it got into the Arctic Ocean it could certainly do a great deal of damage. I am wondering what your thoughts are on the possible environmental damage and what your authority would be in that case.

Mr. April: The environment of the Arctic is probably the most delicate or sensitive in the whole country. That is why Canada took what could be called, in retrospect, unilateral action in the international law field. I think it was back in 1970 when we pioneered in this field and the law was adopted by Parliament regarding the protection of the environment in the Arctic. At that time it was pioneering, because we were forcing all countries of the world that might come to the Arctic to respect that law and those regulations; and it is still the case today. It is one of the examples of how we exercise our sovereignty over the Arctic, because every ship that goes through the waters of the archipelago must abide by the law, and regulations regarding the Arctic environment.

Mr. Rochon: The environment is of major concern to the Department of External Affairs, as witnessed by the initiatives that have been taken internationally over the past year, in particular concerning sustainable development in the environment.

In the context of Arctic activities more specifically, the reasons we have helped participate in the launching of an international scientific committee for the Arctic in a circumpolar conference on Arctic matters is to find ways of better understanding the damage that is being caused in

[Translation]

pas affirmer catégoriquement que la surpêche n'a lieu qu'au-delà de la limite de 200 milles. Par ailleurs, nous n'avons pas de raison de croire le contraire, ni de douter de l'efficacité des patrouilles de pêche.

M. Darling: Monsieur le président, nous posons des questions difficiles aux témoins, mais il semblerait qu'il incombe au ministère de la Défense et peut-être à la garde côtière d'appliquer nos lois et d'affirmer notre souveraineté.

En ce qui concerne l'Arctique, à mon avis, le ministère des Affaires extérieures doit certainement avoir compétence sur tout ce qui pourrait toucher l'environnement. Je sais qu'outre le premier ministre, le secrétaire d'État aux Affaires extérieures a discuté des questions environnementales avec nos voisins du Sud. Le risque d'accidents environnementaux est certainement réel dans l'Arctique.

La Suède a accusé l'Amérique du Nord de polluer son territoire, et cette pollution ne peut provenir que d'un seul endroit. Elle n'est pas venue du pôle sud ou de l'océan Atlantique. Par conséquent, j'estime que votre ministère comme le ministère de l'Environnement aurait un rôle important à jouer s'il se produisait un déversement pétrolier dans l'Arctique. On procède à des forages dans cette région, et si un accident devait se produire, il pourrait causer beaucoup de dommages dans l'océan Arctique. Quel serait votre rôle en cas d'accident environnemental?

M. April: L'environnement dans l'Arctique est sans doute le plus vulnérable de tout le pays. Voilà pourquoi le Canada a pris ce qu'on pourrait maintenant considérer comme des mesures unilatérales en droit international. Nous avons ouvert la voie en 1970 lorsque le Parlement a adopté une loi protégeant l'environnement dans l'Arctique. Je dis que nous avons ouvert la voie parce que nous avons contraint tous les pays qui souhaitent mener des activités dans l'Arctique à respecter cette loi et les règlements qui en découlent. Et c'est toujours le cas aujourd'hui. Voilà une façon dont nous affirmons notre souveraineté dans l'Arctique, c'est-à-dire en obligeant tous les navires qui empruntent les eaux de l'archipel à respecter notre législation dans ce domaine.

M. Rochon: Le ministère des Affaires extérieures s'intéresse de près à l'environnement, comme le confirme les initiatives qui ont été prises à l'échelle internationale au cours de la dernière année, en particulier en ce qui a trait au développement durable.

Pour ce qui est spécifiquement de l'Arctique, nous avons participé à la création d'un comité scientifique international sur l'Arctique dans le cadre de la conférence circumpolaire sur les questions de l'Arctique, dans le but de mieux comprendre les dommages environnementaux

[Texte]

the Arctic and to agree internationally on ways to preserve and protect the environment.

We have taken some domestic measures, dating back a number of years. But we also recognize today the reality of the fact that a contamination of the food chain problem exists. We do not know where it comes from. Scientifically, we do not quite understand the problem. We just see the ramifications of it, and we are trying internationally to promote co-operation to try to better understand these issues and cope with them.

• 1645

The government is very, very active with a number of countries in discussing the environmental problems up north, whether it be in terms of potential problems as a result of oil spills from exploitation of reserves up there on land or in the sea, or whether it be navigational oil spills, or whether it be other environmental problems to wildlife, etc. A number of conventions exist where we are trying to deal with environmental problems in the north, and of course, the government is also involved in a series of initiatives with the native people, with the territorial governments and so forth in discussing development in the north, how that affects the environment and how you cope with environmental problems.

So I dare say the government is involved in a number of programs and initiatives in trying to deal with environmental problems. All these things, of course, are of interest to External Affairs, and we are using that experience we have domestically in fostering international dialogue on these issues, trying to understand what problems the nordics are having, what problems the Soviets are having in their north, how these are common problems to ours, and how we can deal with them collectively or individually.

Mr. Darling: Is the environmental agreement that is being signed this week between the U.S.S.R. and Canada the first concrete agreement with respect to protection of the Arctic? Also, Canada and the U.S.S.R. are the two neighbours that run together there, and there is no question that down the years there probably will be more oil or at least gas and possibly even minerals found in that area, and certainly there should be an agreement that will protect both countries against the other's polluting them. Is that not correct?

Mr. Rochon: We have agreements, for instance, with the Danes concerning oil spills and clean-up, co-operation in activities in the event of accidents; there are agreements with the Americans. There are the international conventions dealing with oil spills to which Canada and several other countries are parties. The agreement we have just signed with the Soviet Union, in fact, is a follow-up to earlier ones we had already signed with them, and I would not say it is the first agreement.

Mr. Darling: But just to confirm it, actually External Affairs would be the department rather than

[Traduction]

qui sont causés à cette région et pour trouver les moyens de protéger l'environnement polaire à l'échelle internationale.

Le Canada a pris certaines mesures en ce sens il y a quelques années déjà. Nous sommes conscients aujourd'hui qu'il y a contamination de la chaîne alimentaire. Nous ne savons pas encore d'où vient le problème ni quelles sont ses causes scientifiques. Nous ne pouvons que constater les conséquences de ce phénomène, et nous essayons de favoriser les efforts internationaux en vue de le contrer.

Le gouvernement discute activement avec plusieurs pays des problèmes environnementaux de l'Arctique, qu'il s'agisse des risques que pose le transport pétrolier, l'exploitation des ressources terrestres et maritimes de cette région ou de sa faune. Un certain nombre de conventions protègent déjà l'environnement du Nord et le gouvernement discute avec les autochtones et les gouvernements territoriaux pour trouver les moyens de développer le Nord sans menacer son environnement.

On voit donc que le gouvernement et le ministère des Affaires extérieures s'intéressent de très près à l'environnement. Compte tenu de l'expérience qu'il possède dans ce domaine, notre ministère cherche à favoriser le dialogue international sur la question environnementale en s'efforçant de comprendre quels sont les problèmes que nous partageons avec les pays nordiques et les Soviétiques afin de chercher à y trouver des réponses collectives ou individuelles.

M. Darling: L'accord sur la protection de l'environnement que l'URSS et le Canada viennent de signer cette semaine est-il le premier accord concret de son genre? Étant donné que le Canada et l'URSS sont voisins dans le Nord, et qu'on exportera sûrement dans l'avenir les ressources pétrolières, gazières et peut-être même minières de la région, ne conviendrait-il pas que nos deux pays s'engagent à se protéger l'un l'autre de la pollution?

M. Rochon: Nous avons conclu des ententes de coopération notamment avec le Danemark et les États-Unis en cas de déversements pétroliers. Le Canada et plusieurs autres pays sont signataires d'ententes internationales dans ce domaine. L'accord que nous venons de signer avec l'Union Soviétique s'ajoute à des accords précédents que nous avons déjà conclus avec elle.

M. Darling: Est-ce que ce n'est pas cependant le ministère des Affaires extérieures qui jouerait le rôle

[Text]

Environment. But once a spill occurred Environment would be coming in there, but my assumption is that External Affairs would be the top department in policing or at least arranging protection for Canada rather than the Department of the Environment or the Canadian Coast Guard or National Defence.

Mr. April: At this stage, Mr. Chairman, what we are trying to do in External is obviously develop a network of international agreements with a view to better protecting the environment of the Arctic. We are doing this through bilateral agreements and we are also trying to do it on the multilateral scene. We participated, for instance, a month or two ago at a meeting in Finland of the Arctic countries with a view to protecting the environment of the Arctic, and several initiatives are being followed up currently in that regard.

M. Marc Ferland (député de Portneuf): Dans votre document, vous dites que le Canada a gagné une grande victoire devant la Cour internationale lorsqu'il a gagné son procès contre les Américains concernant la frontière du Maine. Je suppose que le Canada a déposé devant la cour des cartes très précises représentant les fonds marins et décrivant exactement le territoire que nous revendiquons comme étant celui du Canada.

• 1650

Vous dites qu'en ce qui concerne les terres, c'est-à-dire les îles de l'Arctique, il est clair que le Canada en est propriétaire et que personne ne l'a contesté. Pour ce qui est des eaux, les Américains disent que 12 milles autour des îles appartiennent au Canada, mais que le reste est international. Jusqu'à maintenant, bien sûr, ils n'ont pas eu l'appui des Soviétiques, parce que ces derniers n'aimeraient pas que les Américains aillent jouer entre leurs îles. Supposons que les Français, les Anglais et les Américains se mettent ensemble et disent à la Cour internationale: Ces eaux ne sont pas des eaux canadiennes, mais des eaux internationales. Comment pourrait-on, en tant que pays, démontrer clairement que ces territoires-là sont les nôtres? Juridiquement, comment pourrions-nous nous défendre face à la Cour internationale et prouver hors de tout doute que ces territoires-là sont les nôtres, que nous les occupons et que nous savons à quoi ils ressemblent? Est-ce qu'on a présentement ces outils-là au ministère des Affaires extérieures? En quelques mots; est-ce qu'on a des cartes marines très précises de ce que nous possédons dans le Grand Nord?

M. April: Oui, nous avons des cartes assez précises. Elles ne sont pas faites au ministère des Affaires extérieures même, mais au ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, au service de la cartographie. Ils font souvent des cartes à notre demande, particulièrement lorsqu'on a un différend devant la Cour internationale, comme dans le cas du golfe du Maine.

Aux Affaires extérieures, nous sommes convaincus que si jamais des pays étrangers comme ceux que vous avez

[Translation]

prépondérant s'il se produisait par exemple un déversement pétrolier. Il est bien évident que le ministère de l'Environnement, la Garde côtière ou la Défense nationale auraient aussi un rôle à jouer, mais j'imagine que ce serait le ministère des Affaires extérieures qui veillerait à coordonner les efforts de contrôle et de protection.

M. April: Monsieur le président, le ministère des Affaires extérieures cherche actuellement à favoriser la signature d'accords internationaux portant sur la protection de l'environnement de l'Arctique. Nous le faisons à l'échelle bilatérale, et nous essayons de le faire à l'échelle multilatérale également. Ainsi, nous avons participé il y a un mois ou deux à une réunion tenue en Finlande qui réunissait les pays de l'Arctique souhaitant discuter de la protection de l'environnement. On envisage actuellement la possibilité de donner suite à plusieurs initiatives qui ont été proposées lors de cette réunion.

Mr. Marc Ferland (Portneuf): In your statement, you say that Canada achieved a major victory before the International Court of Justice in the Gulf of Maine case against the United States. I presume Canada submitted to the Court very detailed maps pertaining to the seabed and the marine area we were claiming.

You say that it is clear that the lands, that is the islands of the Arctic, belong to Canada and that no one has challenged Canada's ownership. As for the waters, the United States claim that the waters for 12 miles around the islands belong to Canada but that all other waters are international. Of course, the USSR has not to date supported the US in that regard because they do not want to see the Americans around their islands. Supposing the French, the British and the Americans get together and ask the International Court of Justice to rule that those waters are not Canadian, but international. How could we then, as a country, clearly show that these waters are indeed ours? How could we legally defend that position before the International Court and prove beyond all doubt that those lands and waters are ours, are occupied by Canada and clearly defined by us? Does the Department of External Affairs currently have the necessary tools, in other words, do we have highly detailed marine maps setting out what Arctic areas belong to us?

Mr. April: Yes, we have some quite detailed maps. These maps are not drawn up by the Department of External Affairs, but by the Cartography branch of the Department of Energy, Mines and Resources. EMR often draws up maps for us on request, especially when we have a case before the International Court, as in the case of the Gulf of Maine.

We, at External Affairs, are convinced that if foreign countries such as the ones you have mentioned should

[Texte]

nommés voulaient contester notre souveraineté sur les eaux de l'Arctique, la cour nous donnerait raison. Nous sommes tellement confiants que nous avons retiré la réserve que nous avions, à l'automne 1985, au sujet de la juridiction de la Cour internationale sur la question de notre souveraineté dans le Grand Nord. Depuis lors, aucun des pays que vous avez nommés n'a osé nous défier et nous amener devant la Cour internationale de justice. C'est donc dire que nos arguments sont respectés et respectables.

Vu que cette réunion est publique, j'aimerais éviter de donner le détail de notre argumentation à nos adversaires potentiels au cas où on devrait aller un jour devant les tribunaux pour cette affaire. Fondamentalement, comme je l'ai dit dans mon texte, nous considérons les eaux de l'archipel Arctique comme étant des eaux intérieures à cause d'un titre historique. Ces eaux ont toujours fait partie de notre territoire, tout comme les îles de l'archipel Arctique.

M. Ferland: J'ai une question hypothétique, mais j'aimerais savoir si votre ministère y a réfléchi. Est-il possible que ces pays-là ne contestent pas notre territoire tout simplement parce qu'ils peuvent y avoir accès au moment où ils le veulent, sans nécessairement nous demander notre permission, en sachant fort bien que nous n'avons pas les moyens de les contrôler?

M. April: Je ne crois pas que ce soit la raison. D'abord, l'Union soviétique accepte nos revendications sur l'Arctique. Pour ce qui est de la Communauté européenne, elle a réservé sa position. Enfin, c'est ce qu'on a déclaré. Cela veut dire évidemment qu'ils n'acceptent pas que nous soyons souverains sur les eaux de l'Arctique, mais cela veut également dire qu'ils ne refusent pas notre souveraineté, qu'ils ne la contestent pas. Pour ce qui est des Américains, comme je le disais tout à l'heure, ils affirment qu'ils ont un droit de transit dans le passage du Nord-Ouest. Ils ont adopté cette position pour des raisons de stratégie globale, qui ont trait à l'ensemble du globe. Historiquement, les Américains ont toujours été très fermes pour ce qui est de la liberté des mers. Les Américains en sont même obsédés, et cela au point où ils ont été parmi les derniers à étendre leurs mers territoriales de trois à douze milles, afin que les eaux internationales, là où l'ensemble des pays du monde ont la liberté de naviguer, soient le plus étendues possible.

• 1655

Pour ce qui est des détroits, du côté des militaires américains, c'est une question très sensible. Ils veulent continuer d'avoir le droit de passer par tous les grands détroits du monde. Depuis quelque temps, le détroit d'Ormuz, dans le golfe Persique, vient sur le devant la scène à cause de son importance stratégique pour le passage des pétroliers.

Donc, les Américains insistent sur le droit de transit sans avoir à demander de permission aux États riverains. C'est pour cela qu'ils ne veulent faire aucune espèce

[Traduction]

want to challenge our sovereignty over Arctic waters, the Court would rule in our favour. We are so sure of our position that, in the fall of 1985, we withdrew our reservation regarding the International Court's jurisdiction on the issue of our sovereignty in the Arctic. Since then, none of the countries you named has dared to challenge us or take us before the International Court of Justice. This means that our position has been recognized and is well founded.

As this is a public forum, I cannot make the details of our decisions known, lest they come to the attention of any potential adversaries we may face in court on this issue. Basically, as I indicated in my statement, we consider the waters of the Arctic archipelago as being internal by virtue of historic title. These waters have always been part of our territory as are the islands of the Arctic archipelago.

Mr. Ferland: My next question is a hypothetical one, but I would like to know if you Department has considered it. Could it be that those countries are not challenging our sovereignty simply because they can have access to our waters whenever they want to without necessarily seeking our permission and knowing full well that Canada does not have the means to ensure surveillance of those waters?

Mr. April: No, I do not think that that is the reason. First of all, the Soviet Union recognizes our sovereignty over the Arctic. The European Community, however, has reserved its decision or so it says. Obviously, this means that the EEC does not recognize our sovereignty on Arctic waters, but it also means that they do not deny or challenge our sovereignty. The Americans, on the other hand, as I said earlier, claim that they have the right of transit in the Northwest Passage. Historically, the Americans have always stood very firm on the issue of open seas. Their position is firm almost to the point of being an obsession which explains why they were one of the last nations to extend their territorial waters from 3 to 12 miles so that international waters, which are open to all the countries of the world, may remain as wide as possible.

The straits are a very sensitive issue for the American military. They want to preserve their right of passage through all the major straits in the world. Recently, the Strait of Ormuz, in the Persian Gulf, has been in the forefront because of its strategic importance for oil tankers.

So, the Americans insist that they have the right to transit without applying for permission from the bordering states. So, they do not to make any exceptions,

[Text]

d'exception, même pour le passage du Nord-Ouest dans l'Arctique, même si le Canada est un pays ami, et ce pour des raisons de stratégie globale. Cependant, et c'est une exception à leur politique, ils ont accepté de demander le consentement du Canada au préalable chaque fois qu'un de leurs brise-glaces se sert du passage du Nord-Ouest.

Ce sont là, à mon avis, les raisons fondamentales de la position américaine.

M. Ferland: Les brise-glaces, mais pas nécessairement les sous-marins.

M. April: Les sous-marins ne sont pas couverts par cette entente, mais il y a des arrangements, au sein de l'Alliance Atlantique, au titre de la coopération militaire entre le Canada et les États-Unis. En principe, les Américains doivent nous avertir, mais cela se fait dans le cadre de la coopération militaire, et je ne suis pas habilité à vous en parler.

The Chairman: I would like to ask a couple of questions. How many other countries would share a large continental shelf similar to Canada's size?

Mr. April: Mr. Rochon is more knowledgeable than I am.

Mr. Rochon: I cannot give you an answer off the top of my head. If you are talking about a continental shelf that extends beyond 200 miles, there are maybe—

Mr. Rompkey: Is there one at all?

Mr. Rochon: Yes, one in Latin America: Argentina I believe goes beyond 200 miles.

Mr. Mifflin: Chile?

Mr. Rochon: Yes, possibly Chile.

An hon. member: New Zealand?

Mr. Rochon: Possibly.

The Chairman: Without holding you to who is and who is not, among whoever those countries might be, is there a common concern with respect to fishing, preservation of fish stocks, and the protection of natural resources beyond 200 miles in ocean bed?

Mr. Rochon: The difficulty we face—and there there may be other countries with broader than 200-mile interests in fisheries, in Africa, for instance—is the majority of states do not even have the means or the know-how to patrol their own waters, let alone worry about what is happening beyond their 200 miles. We have ample opportunity to talk about these things with our Chilean colleagues, for instance, who say their stocks are being raped inside their 200-mile zone. We do not know what is going on beyond 200; there is no question they are fishing out there, but it is not our problem right now. Our problem is to deal with the problem inside our zone.

[Translation]

even for the Northwest Passage in the Arctic, despite the fact that Canada is a friendly nation; it is a matter of global strategy. However, and this is an exception to their policy, they have agreed to ask, in advance, for Canada's consent each time one of their icebreakers uses the Northwest Passage.

Those are, in my opinion, the fundamental reasons for the American position.

M. Ferland: Icebreakers, but not necessarily submarines.

M. April: Submarines are not covered by this agreement, but there are arrangements, within the Atlantic Alliance, under the heading of military cooperation between Canada and the United States. In principle, the Americans have to warn us, but the warning is issued within the framework of military cooperation, and I am not able to discuss that with you.

Le président: J'aurais quelques questions à vous poser. Combien de pays partagent un plateau continental aussi grand que celui du Canada?

M. April: M. Rochon s'y connaît mieux que moi.

M. Rochon: Je ne peux vous donner une réponse immédiate. Si vous me parlez d'un plateau continental qui s'étend au-delà de 200 milles, il y en a peut-être. . .

M. Rompkey: Y en a-t-il?

M. Rochon: Oui, en Amérique latine: Je pense que le plateau continental de l'Argentine s'étend au-delà de 200 milles.

M. Mifflin: Le Chili?

M. Rochon: Oui, peut-être le Chili.

Une voix: La Nouvelle-Zélande?

M. Rochon: C'est possible.

Le président: Je n'exigerai pas que vous nous disiez avec certitude quels sont les pays intéressés, mais je me demande si, quels qu'ils soient, ils partagent certaines préoccupations quant à la pêche, la préservation des stocks de poisson et la préservation des richesses naturelles du fonds marin s'étendant au-delà de la limite des 200 milles?

M. Rochon: La difficulté à laquelle nous sommes confrontés—et il se peut qu'il y ait d'autres pays dont les intérêts dans le domaine de la pêche s'étendent au-delà des 200 milles, en Afrique, par exemple—c'est que la majorité des états intéressés n'ont pas les moyens ni les connaissances nécessaires pour patrouiller leurs propres eaux, et ils ne sont certainement pas en mesure de s'inquiéter de ce qui se passe au-delà des 200 milles. Nous avons beaucoup d'occasions de discuter des ces questions avec nos collègues chiliens, par exemple, et ils nous disent que leurs stocks sont ravagés à l'intérieur de leur zone de 200 milles. Nous ne savons pas ce qui se passe au-delà de la limite de 200 milles; il y a certainement de la pêche qui se fait, mais, pour l'instant, ce n'est pas ça qui nous

[Texte]

Are there other straddling stocks? To that extent, we know that New Zealand believes it does have straddling stocks and that some fishing beyond 200 miles is having an effect on the straddling stock and therefore on its ability to catch inside the 200-mile zone.

Although we have had a fair degree of consultation with states that we thought would have a problem, we do not really have an accurate reading of how bad or how accurate or to what extent there is a straddling stock problem. Their scientific knowledge does not allow them to ascertain whether their biomass of particular stocks are actually straddling the 200-mile limit or not.

The Chairman: On the question of pollution, do we have any instances where international polluters are either dumping or having leakage from their ships beyond the 200 miles and then there is a drift of that pollution into the Canadian waters? If so, what is our legal position on polluted waters that drift in from outside the limit?

• 1700

Mr. Rochon: There are so-called mystery spills and it is quite conceivable. I am sure it happens, although I cannot cite an example of spills beyond 200 miles that are carried inshore. Obviously we are talking about not particularly large spills. We frequently spot vessels even inside our 200-mile zones that are illegally releasing oil or contaminants into the water. In such a situation, under the Law of the Sea there is a flag-state endorsement provision, and we present the evidence to the flag-state and the flag-state is responsible for pursuing the vessel owner, taking action against the ship in terms of getting a fine or penalizing him in one way or another. But the regime is flag-state enforcement, and our powers are simply if we can put the blame. Provided the ship has not entered Canadian territorial sea and internal waters and not entered a port but is simply exercising its freedom of navigation on the high seas or in the economic zone, our action is limited to collecting evidence. We can always inspect a vessel in our zone, but if it is on the high seas then all we can do is provide the evidence to the flag-state and ask them to take action against the vessel.

Mr. Mifflin: The purpose of this question—I should perhaps forewarn our witnesses—is to get some indication of how you perceive the hierarchy of problems that are attached to the sovereignty issue. I find it very interesting, if my knowledge is correct, that the whole business of the 200-mile limit stemmed in part from a South American country who were interested in protecting their fish

[Traduction]

préoccupe. Nous devons d'abord régler le problème qui se pose à l'intérieur de notre zone.

Y a-t-il d'autres stocks qui se retrouvent des deux côtés de la limite? Nous savons que la Nouvelle-Zélande pense qu'il y en a sur ces côtes et que la pêche au-delà de la zone de 200 milles a une incidence sur ces stocks et donc sur sa capacité de prendre du poisson à l'intérieur de la zone de 200 milles.

Quoique nous ayons tenu des consultations assez poussées avec les autres états susceptibles de faire face aux mêmes difficultés que nous, nous ne nous sommes pas fait une idée précise de l'ampleur ou même de l'existence du problème. Leurs connaissances scientifiques ne sont pas suffisantes pour leur permettre de déterminer si leur biomasse de stocks dépasse en fait la limite de 200 milles.

Le président: J'aurais maintenant une question au sujet de la pollution. Arrive-t-il parfois que, suite à un déversement ou à une fuite attribuable à un pollueur étranger, au-delà de la zone de 200 milles, les polluants se retrouvent en eaux canadiennes? Dans l'affirmative, quelle est notre position juridique au sujet des eaux polluées que le courant transporte jusqu'en dedans de la zone canadienne?

M. Rochon: Il y a ce qu'on appelle des déversements mystérieux et il est tout à fait possible que cela arrive. D'ailleurs, je suis sûr que ça se passe, quoi que je ne puisse vous citer d'exemple de polluants déversés au-delà de la zone de 200 milles et ensuite transportés par le courant jusque dans les eaux côtières. Evidemment, nous ne parlons pas là de déversements très importants. Nous trouvons souvent, même à l'intérieur de la zone de 200 milles, des navires qui répandent illégalement du pétrole ou des polluants. Dans une telle situation, le droit de la mer stipule que le navire relève de la compétence de l'état dont il bat pavillon, et nous soumettons les preuves à cet état-là pour qu'il poursuive le propriétaire du navire et impose une amende ou d'autres sanctions. L'application de la loi relève donc entièrement de l'état dont dépend le navire, et notre pouvoir se limite à attribuer le blâme. Du moment que le bâtiment ne s'est pas aventuré en mer territoriale canadienne ou dans nos eaux intérieures et n'est pas entré dans un port mais a simplement exercé son droit de naviguer en haute mer ou dans la zone économique, nous ne pouvons qu'assembler des preuves. Nous pouvons toujours inspecter un bâtiment qui se trouve dans notre zone, mais s'il est en haute mer, nous ne pouvons que soumettre les preuves à l'état qui en est responsable et lui demander de traduire le propriétaire en justice.

M. Mifflin: Je devrais peut-être avertir nos témoins que le but de ma prochaine question est de me faire une idée de l'importance relative que vous attachez aux divers problèmes liés à la question de la souveraineté. Je trouve très intéressant que, si j'ai bien compris, toute cette histoire de la zone de 200 milles a commencé lorsqu'un pays sud-américain s'est intéressé à la protection de ces

[Text]

stocks. I find that it is a very interesting position to see what the world has done now vis-à-vis the position Canada finds itself in with respect to its fish stocks, it being a particularly unique country as well.

We are a three-ocean navy, of course, and a three-ocean country. When I look at the hot spots in sovereignty, I look at the Strait of Juan de Fuca because of the nuclear submarine base on the west coast and the Pacific Ocean; I look at the Arctic problem for the whole Arctic; I look at the straddling stocks, the European community—specifically Spain and Portugal—and the overfishing issue off eastern Canada and the Saint-Pierre and Miquelon problem. There are others, but those are the four that stick in my mind as somebody who has been following maritime affairs.

We are interested essentially in two aspects: surveillance and control. If I were to take a matrix of say 1 to 100, in the Arctic our surveillance capability is 5 and our control is perhaps less than 5. On the east coast sovereignty I would say is around 20 and control maybe 20 as well—maybe 25, but less than 50. Saint-Pierre and Miquelon: surveillance—it is a smaller area so I would put it up in sort of the 80 area; the capability for control is 90, as far as I am concerned, because it is a defined area. Strait of Juan de Fuca: surveillance, less than 5—and I am talking about both surface and subsurface, two dimensions; control, maybe 10 or 15. You could debate that, and I could be out by 20% to 30% on those figures, but I am using them for illustrative reasons.

In your hierarchy of concerns in External Affairs, you must look at input and output, and as a Canadian I look at input and output. Judging these four hot spots, if I could use that expression, I am terribly concerned about the Arctic, but in input terms. What is the output? What do you lose if you get an ice-breaker up north? Have you lost any cod stocks? Have you lost any oil? What, in output terms, are the consequences? The output terms of the consequences of the overfishing are perhaps the economy and the social well-being of the province, indeed of a region of Canada, of the Saint-Pierre and Miquelon one, of the south coast of the province, and eventually the whole province and maybe to a certain extent another province.

• 1705

Regarding the Juan de Fuca Strait, you do not want enemy submarines, or at least foreign submarines, going through your strait if you can avoid it. So what? They go

[Translation]

stocks de poissons. Il est très intéressant de voir quelles sont les mesures prises à l'échelle internationale vis-à-vis la position dans laquelle se retrouve le Canada quant à la préservation de ces stocks de poissons, puisque notre pays est lui aussi tout à fait unique.

Notre marine doit couvrir les trois océans autour de notre pays. Pour moi, les points chauds, dans l'optique de la souveraineté, sont les suivants: le détroit Juan de Fuca, à cause de la base de sous-marins nucléaires sur la côte ouest et de l'océan pacifique; l'Arctique dans son ensemble; les stocks que l'on retrouve des deux côtés de la limite, les agissements des pays de la Communauté européenne, plus précisément l'Espagne et le Portugal, et la surpêche sur la côte est du Canada; et enfin, le problème de Saint-Pierre et Miquelon. Il y en a d'autres, mais ce sont là les quatre qui me viennent à l'esprit en tant que personne qui s'intéresse aux affaires maritimes.

Deux aspects de la question nous intéressent tout particulièrement: la surveillance et le contrôle. Sur une échelle de un à 100, notre capacité de surveillance dans l'Arctique serait de cinq et notre capacité de contrôle serait peut-être encore moindre. Sur la côte est, il me semble que la capacité de surveillance serait de 20 environ, ainsi que la capacité de contrôle, qui, elle, se chiffrerait peut-être à 25, mais serait certainement inférieure à 50. Pour ce qui est de Saint-Pierre et Miquelon, il s'agit d'une étendue plutôt restreinte, donc la capacité de surveillance se chiffrerait à environ 80, la capacité de contrôle à 90, car la zone est bien définie. Pour le détroit Juan de Fuca, la capacité de surveillance serait inférieure à cinq—et je parle de la surveillance à la surface ainsi que de la surveillance sous-marine; la capacité de contrôle, elle, serait d'environ 10 ou 15. Vous pourriez contester mes chiffres et d'ailleurs, je me donnerai une marge d'erreur de 20 p. 100 à 30 p. 100, mais je ne m'en sers que pour illustrer mon argument.

Lorsque vous établissez des priorités, au ministère des Affaires extérieures, vous devez examiner et les actes et les conséquences, comme je le fais moi-même, en tant que Canadien. En ce qui concerne les quatre points chauds que j'ai mentionnés, l'Arctique me préoccupe, mais surtout du point de vue de la première partie de l'équation. Quelles sont les conséquences? Qu'est-ce que vous perdez lorsqu'un brise-glace pénètre en eaux canadiennes? Perdez-vous des stocks de morue? Perdez-vous du pétrole? Quelles sont les conséquences sur le plan pratique? La pêche excessive, par exemple, a des incidences sur l'économie et le bien-être social de la province, voire de toute une région du Canada, des Îles Saint-Pierre et Miquelon, le littoral sud de la province, peut-être même toute la province et peut-être jusqu'à un certain point une autre province.

Quant au détroit Juan de Fuca, vous ne voulez pas que les sous-marins de l'ennemi, ou de pays étrangers, y passent si c'est possible de l'éviter. Et alors? Même s'ils

[Texte]

through. What is the big deal? What is the output outcome? I have already spoken on the Arctic.

Do you follow the concept I am thrusting out here now? How do you view this with respect to your higher Arctic concerns in External Affairs?

Mr. April: There is lots of political judgment that has gone into the question, but I would like to answer it from the international law standpoint, if you allow me—

Mr. Mifflin: We are talking about Canadian External Affairs.

The Chairman: I know the question you are putting requires explanation, but I must have some concern for the clock. I will ask for a response so we can move on.

Mr. April: I just wanted to make one general point in answer to that. On the basis of international law, as long as you have effective control of the territory you have sovereignty over it, and we do have sovereignty over our territory so far. And effective control does not mean that you need to have one navy boat in every square mile of water, or one policeman behind every tree or on every street corner.

There obviously are many areas of our territory, mainly on the outskirts, which are not well patrolled, and that is a matter of judgment. In the same fashion, on our land border between the United States and Canada you do not have a customs officer every metre, so to speak. So the issues you have raised are in fact, as far as I am concerned, domestic law enforcement issues on which I would prefer not to bear any judgment.

Mr. Blackburn: A matter has come to my attention from a colleague of mine on the west coast that there is constant friction around the 54-40 line, the southern limit of the Alaska Panhandle, between American fishermen and Canadian fishermen, and the Canadian fishermen have videotapes they can make available to this committee or any other group on the Hill here showing the tremendous support American fishermen have from their Coast Guard. Their Coast Guard ships are out there to protect their interests. We have no similar force out there to protect our interests. We may have the odd run from the odd Coast Guard boat, if it makes it, from time to time, but there is no physical presence on the water constantly there to protect our interests, meaning our fishermen.

Is this a concern to External Affairs? Is it a concern to the department, which I think should have a total overview responsibility in this regard? I know the Coast Guard comes under Transport, but is this a major concern? Does this come to your attention on a regular basis, that there is a very real deficiency out there in the protection of our sovereign rights in our waters that is not being addressed?

Mr. Rochon: Yes, Mr. Chairman, obviously it is in the interest of External Affairs not only to protect its

[Traduction]

passent par le détroit, pourquoi en faire toute une histoire? Qu'est-ce que cela fait sur le plan pratique? J'ai déjà parlé de l'Arctique.

Saisissez-vous le concept que j'essaie d'exposer? Comment voyez-vous cette question par rapport à vos priorités aux Affaires extérieures concernant l'Arctique?

M. April: Votre question comporte beaucoup d'éléments politiques mais j'aimerais y répondre du point de vue du droit international, si vous me permettez. . .

M. Mifflin: Nous parlons ici des Affaires extérieures du Canada.

Le président: Je sais qu'il faut expliquer votre question mais compte tenu de l'heure, il serait préférable d'avoir une réponse maintenant.

M. April: Je voulais simplement faire une observation d'ordre fédéral. Du point de vue du droit international, dans la mesure où on exerce un contrôle sur un territoire, la souveraineté est assurée et jusqu'ici notre souveraineté est respectée sur notre territoire. L'exercice de ce contrôle n'exige pas des navires de la marine partout ni des policiers derrière chaque arbre ou à chaque coin de rue.

Évidemment, il y a de nombreuses régions de notre territoire, généralement périphériques, qui ne sont pas bien patrouillées mais c'est une question d'appréciation. Nous n'avons pas non plus le long de notre frontière avec les États-Unis une file ininterrompue d'agents de douane. La question que vous avez soulevé concerne l'application de la loi à l'intérieur du Canada et je préfère ne pas me prononcer là-dessus.

M. Blackburn: Un de mes collègues de la côte ouest m'a signalé qu'il y a constamment de la friction vers la ligne 54-40, la limite méridionale de l'enclave de l'Alaska, entre les pêcheurs canadiens et les pêcheurs américains. Les pêcheurs canadiens sont en mesure d'envoyer à ce comité ou à d'autres groupes parlementaires intéressés par la question des vidéo-cassettes qui montrent jusqu'à quel point les pêcheurs américains peuvent compter sur l'appui de leur garde côtière. Les navires de leur garde côtière sont là pour protéger les intérêts américains. Nous n'avons pas de corps semblable pour protéger nos intérêts. De temps à autre il y a un bateau de la garde côtière qui s'aventure jusqu'à cet endroit mais il n'y a pas de présence canadienne régulière dans cette région pour veiller à nos intérêts, c'est-à-dire les intérêts de nos pêcheurs.

Est-ce là une préoccupation du ministère des Affaires extérieures? Je pense que c'est une responsabilité qui devrait relever de votre ministère. Je sais que la Garde côtière relève du ministère des Transports mais vous inquiétez-vous de cette situation? Êtes-vous conscient de cette lacune importante en matière de la protection de nos droits de souveraineté sur nos eaux?

M. Rochon: Oui, monsieur le président, aux Affaires extérieures nous cherchons non seulement à protéger nos

[Text]

fishermen but to protect its sovereignty in the disputed area. There are a lot of Canadian fishermen in Dixon Entrance and they have complained to us this year of an inordinate amount of activity on the part of the U.S. Coast Guard in that area, and we have protested this with the U.S. administration.

• 1710

There is a mutual restraint arrangement in the disputed zone concerning fisheries enforcement, and it is not clear to me, Mr. Chairman, what the presence of a Canadian Coast Guard vessel would do to change what is already going on in that area. By this I mean to say that Canadian fishermen are free to fish in the disputed zone, and to our knowledge they have not been prevented from so doing. Similarly, there are American fishing vessels in the area. The U.S. Coast Guard is in the area to enforce against its own vessels, not to enforce against Canadian vessels.

Mr. Blackburn: That is not the message I am getting.

The Chairman: May I say, Mr. Blackburn, your question is a good one, and it leads me most appropriately to inform the committee that tomorrow our witnesses will be the Department of Transport and the Canadian Coast Guard. You may want to follow further on that theme of questions at that time.

On behalf of the committee, may I express our appreciation to our witnesses for coming here. Once again the time ran out before the questions did. I thank you for your brief. I think it will be interesting reading for all members of the committee. We have the approval of the committee to append it to today's hearing.

This committee stands adjourned.

[Translation]

pêcheurs mais aussi à affirmer notre souveraineté dans la région contestée. Il y a de nombreux pêcheurs canadiens dans l'Entrée Dixon et ils nous ont fait des plaintes cette année au sujet des interventions excessives de la Garde côtière américaine dans cette région et nous avons fait des protestations auprès du gouvernement américain.

Les deux parties se sont entendues pour faire preuve de modération dans l'application des règles sur la pêche dans la région contestée et je ne vois pas, monsieur le président, en quoi la présence d'un bateau de la Garde côtière canadienne changerait ce qui s'y passe déjà. Je veux dire que les pêcheurs canadiens ont déjà la possibilité de pêcher dans la zone contestée et à notre connaissance on ne les en a pas empêchés. De même, il y a des bateaux américains qui pêchent dans cette région. La garde côtière américaine est là pour faire respecter la loi par les bateaux américains, pas par les bateaux canadiens.

M. Blackburn: Ce n'est pas ce qu'on me dit.

Le président: Je pense que vous avez posé une bonne question, monsieur Blackburn, et je profite de l'occasion pour informer le comité que demain nous allons entendre des représentants du ministère des Transports et de la Garde côtière canadienne. Vous voudrez peut-être poursuivre ce sujet avec eux.

Je tiens maintenant à remercier au nom du comité nos témoins d'aujourd'hui. Encore une fois nous n'avons pas eu suffisamment de temps pour poser toutes nos questions. Je vous remercie de votre mémoire, je pense que tous les membres du comité le liront avec beaucoup d'intérêt. Il a été convenu de le joindre en annexe à nos délibérations.

La séance est levée.

APPENDIX "NAVA-1"

November 22, 1989

I am pleased to appear before this Parliamentary Committee today to address an important issue related to Canadian foreign policy, that of Canadian sovereignty.

In the minds of Canadians, the concept of "sovereignty" is often associated to the Arctic. While most Canadians have never visited the Arctic, they have special feelings for this part of their country. They are concerned with ensuring the acceptance by the international community that these regions form an integral part of Canada. They react promptly to any perceived challenge to this view and they expect their Government to act vigorously to protect what they regard as an important part of Canadian heritage. Several incidents brought these feelings to the forefront in recent years. It is sufficient to recall, for example, the first experimental transit of the Northwest Passage in 1969 by a commercial vessel, the U.S. tanker "Manhattan", and more recently, in 1985, the transit of the Northwest Passage by the U.S. icebreaker "Polar Sea".

Since the Arctic is scarcely populated and largely undeveloped, many Canadians appear to believe that Canada's sovereignty is fragile, not well founded and, thus, threatened. Any foreign presence is, at best, regarded as suspect or, at worse, as a direct threat to Canadian sovereignty. However, the reality is quite different.

I would like to take this opportunity to provide you with an overview of the current situation and attempt to circumscribe the extent to which Canadian sovereignty in the Arctic is or might be questioned internationally.

The fact of the matter is that, to a very large extent, Canadian sovereignty in the Arctic is well established and recognized by the international community. In order to provide a very precise description of the present state of affairs and since the legal regime applicable may differ whether one refers to land or water, I will address them separately.

Canada's sovereignty over its Arctic lands, including the islands of the Arctic archipelago, is well established in law and in fact. No country asserts a competing claim. No country now challenges Canada's sovereignty. The international community has explicitly or implicitly recognized Canada's sovereignty over these areas in many ways.

The one minor exception is the dispute between Canada and Denmark as to the sovereignty of Hans Island, a tiny uninhabited islet straddled by the median line dividing the continental shelf between Greenland and Ellesmere Island in Nares Strait.

With respect to Arctic waters, Canada's position is that the waters of the Canadian Arctic archipelago are internal by virtue of historic title, which is a legal basis well established in international law both in the doctrine and the jurisprudence. Thus, Canada's sovereignty over these waters, including the Northwest Passage, is absolute and unqualified. In other words, the legal regime applicable to these waters is comparable to the regime applicable to Canadian land; they are subject to full unrestricted Canadian sovereignty.

In addition, it is the view of the Canadian Government that the Northwest Passage, which forms part of the archipelagic waters, is not an international strait, not only because it has never been used for international navigation but also because it has always been part of Canada's internal waters. It follows that neither the right of innocent passage, nor the more recent concept of transit passage, which has been incorporated in the United Nations Convention on the Law of the Sea, apply to the Northwest Passage. Canada's legal position in this regard is well founded in fact and in law and is widely accepted by other States.

The legal status of the archipelagic waters and of the Northwest Passage is, however, questioned by the United States which, it would appear, do not accept Canada's position that these waters are internal waters of Canada but regard them as part of Canada's territorial sea. As a result, the United States claim that the right of innocent passage or transit passage applies to these waters. This is the extent of the "challenge" to Canada's sovereignty in the Arctic and, when placed in perspective, it is relatively minor when compared to the extent of Canada's unchallenged sovereignty in the Arctic.

I will now turn to functional jurisdiction or sovereign rights that Canada may exercise over the continental shelf in the Arctic, as elsewhere along its coasts, in accordance with the applicable rules of international law. Canada's sovereign rights over the mineral resources of the continental shelf in the Arctic, as elsewhere, flow from Canada's sovereignty over the adjacent mainland and islands. Under the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (not yet in force but representative of existing customary international law), Canadian jurisdiction over mineral and fisheries resources extends to 200 miles from the baselines drawn around the islands. In addition, Canadian jurisdiction over mineral resources of the seabed and subsoil extends to the outer edge of the continental margin where the latter extends beyond 200 miles.

These various forms of jurisdiction are defined and exercised under the Territorial Sea and Fishing Zones Act, the Oil and Gas Act, and the Oil and Gas Production and Conservation Act. The Customs and Excise Offshore Application Act extends Canadian customs jurisdiction throughout the whole of the Arctic offshore. Finally, if it is adopted by Parliament, the recently tabled Canadian Laws Offshore Application Act will complement the laws already in force by extending Canadian laws and court jurisdiction to continental shelf areas beyond the 12 mile territorial sea. These legislations are of general application. In other words, they apply not only to the Arctic but to all offshore areas along Canada's coasts.

With respect to environmental protection, Canada acted as a pioneer in 1970 when it adopted the Arctic Waters Pollution Prevention Act which established a 100 mile pollution prevention zone surrounding Arctic lands. This controversial legislation has now won international acceptance and the 1982 Law of the Sea Convention contains a provision which specifically recognizes the right of coastal States to adopt and enforce special measures required for the protection of the environment in ice-covered waters within the limits of the 200 mile zone.

This is, in a nutshell, the legal status of Canada's Arctic lands and waters. Canada's legal position is supported and reinforced by governmental policy and initiatives in the Arctic which constitute the exercise of Canadian sovereignty over this region. In this connection, I would like to refer to certain key events which have brought the Arctic to the forefront of public concerns in Canada in recent years and may have had a bearing on government policy. Similarly, I will refer to some aspects of Canada's policy which may impact on sovereignty.

I referred earlier to the voyage of the "Manhattan" and of the "Polar Sea". The transit of the latter vessel, in 1985, attracted considerable media attention and aroused deep emotions in Canada. The United States informed Canada in advance of the voyage and offered to proceed on a cooperative basis, with Canadian official presence on board the "Polar Sea". The transit was consistent with Canadian legislation and was based on the understanding that the preparation for the voyage, and the voyage itself were without prejudice to the legal position of either country regarding the legal status of the Northwest Passage.

It was felt, however, that such an understanding would not be sufficient for the future and, as a result, officials were instructed to initiate talks with the United States on cooperation in Arctic waters with a view to developing an acceptable framework for such cooperation that would fully meet Canadian concerns with respect to Arctic sovereignty. The Arctic Cooperation Agreement was concluded after two years of discussions between the two governments.

While the Agreement deals primarily with cooperation, it provides that Canadian consent has to be obtained prior to each transit by a U.S. government-owned or government-operated icebreaker through the waters of the Canadian Arctic archipelago, including the Northwest Passage. This provision gives Canada effective control over all U.S. icebreaker activity in its Arctic archipelagic waters and, together with other provisions of the Agreement, adequately protects Canada's legal position. With respect to commercial vessels, they are subject to the Arctic Waters Pollution Prevention Act and other laws and regulations. The movement of submarines is in accordance with NATO and other security commitments and arrangements.

Another event that had an impact on Canadian sovereignty was the drawing of baselines around the Arctic archipelago, in September, 1985. This legal technicality served to confirm the status of internal waters of all maritime areas enclosed by the baselines in accordance with international law.

I will now say a few words with respect to Canadian presence and policy in the Arctic, which, as I mentioned earlier, constitute the exercise of sovereignty by the Canadian government. The mere fact that the Arctic is scarcely populated in no way weakens Canadian sovereignty in these regions. The exercise of sovereignty is multifaceted. For example, the Canadian government controls scientific research in the Arctic, and provides the necessary infrastructure to ensure safe navigation in the Arctic, concentrating on aids to navigation, ice reconnaissance and forecasting, as well as satellite communications. It also regulates the exploration and exploitation of mineral resources in the Arctic as elsewhere in Canada.

Another aspect of the exercise of sovereignty is the whole question of administration of local populations. In this respect, the government is committed to strengthening Canada's northern local institutions through the devolution of power and responsibility from Ottawa to northern governments, and the negotiation of native lands claims. From the point of view of sovereignty, the importance of these policies does not lie so much in their political orientations but rather in the fact that the government exercises its powers.

Canada also ensures a military presence in the Arctic, including several permanent bases as well as meteorological centers operating year-round under Canada's polar continental shelf project. This is yet another way to affirm its sovereignty over these regions.

Another important dimension to Canada's northern policy that has an impact on sovereignty is multilateral cooperation with other polar countries. Being engaged internationally or otherwise is not to surrender sovereignty but to assert it. That is true about treaties on any subject, whether dealing with the environment, trade, etc. The present international political climate, marked by a new and more positive stance of the Soviet Union with respect to multilateral cooperation holds the promise of intensified cooperation.

Canada is a party to numerous international agreements to protect the Arctic environment and its wildlife. Canada is also actively involved in several multilateral efforts to ensure the conservation and preservation of the Arctic Ocean and cooperation in scientific research. Cooperation at the level of the Inuits of Arctic states through the Inuit Circumpolar Conference is a relatively new and promising form of cooperation among Arctic states.

Before concluding my remarks on the issue of sovereignty, I would like to say a few words about another aspect of Canadian sovereignty which is of great importance to Canadians. I refer to the sovereign rights and jurisdiction exercised by Canada over maritimes areas, including the seabed, as a result of the evolution of international law in recent years. While the 1982 Law of the Sea Convention is not yet in force, it is representative of existing customary law. In accordance with the Convention, Canada exercises jurisdiction over marine living resources up to 200 miles from the coast; this jurisdiction has been implemented in 1977 when 200 miles fishing zones were established. Canada also has sovereign rights over the resources of the seabed and subsoil of its continental shelf as far as it extends or to a minimum of 200 miles when the continental shelf does not extend that far. In this connection, it is important to mention the recent tabling in the House of Commons of the Canadian Laws Offshore Application Act which would extend the application of Canadian laws and court jurisdiction to continental shelf areas.

The dispute between Canada and the European Community with respect to fishing in the North Atlantic has been referred to as a violation of Canadian sovereignty. There is no such violation. Canada fully exercises its fisheries jurisdiction, and enforces its laws in its 200 mile fishing zones against foreign fishing vessels. The problem arises as a result of fishing activities outside Canada's 200 mile zone in the North Atlantic. At issue is the need for the coastal state and the distant fishing states to agree on conservation measures with respect to fish stocks that occur both within and outside Canada's 200 mile zone. International law recognizes the "special interest" of coastal states with respect to these stocks but does not provide a specific course of action when the coastal state and the distant fishing states are unable to agree on conservation measures. This issue does not affect Canadian sovereignty since the fishing activities take place on the high seas, i.e. beyond 200 miles.

A number of disputes relating to maritime boundary delimitation have emerged between Canada and its neighbours as a result of the extension of maritime jurisdiction. The boundary in the Gulf of Maine was established, much to Canada's satisfaction, by the International Court of Justice. Canada and France have recently submitted their dispute with respect to the boundary in the Saint-Pierre and Miquelon area to arbitration and the process should be completed within 2 to 3 years. Other disputes subsist with the United States in the Juan de Fuca area and Dixon Entrance, on the west coast, and in the Beaufort Sea. Finally, minor differences subsist between Canada and Denmark with respect to boundary delimitation between Greenland and Ellesmere Island and in Davis Strait.

This will conclude my brief tour d'horizon of Canadian sovereignty. While there are undoubtedly many other issues that impinge on sovereignty, I trust that I have addressed those aspects of greatest concern to you and to the Canadian public. I will be happy to attempt to answer your questions.

APPENDIX "NAVA-2"**D R A F T S T A T E M E N T**

Now I would like to turn to the issues of terrorism and narcotic drugs and what international legal mechanisms are available to the Canadian government to deal effectively with these scourges so as to ensure protection of our sovereignty and independence. There is quite a list of international conventions that have been elaborated with a view to dealing with offences carried out by terrorists and drug dealers. Common to these conventions is an obligation of states parties either to extradite alleged offenders or submit their cases for prosecution to local authorities. Exceptions are not permitted to this general rule, with the object of limiting as much as possible any safe havens around the world. If a state is party to these conventions, or if the principles contained in them have become part of customary international law, then it must take action to deal with the alleged offender if he is found in its territory, whether or not the offence occurred there, or there was any particular link between the offence and the state involved. Thus, should a terrorist escape after committing an offence contained in the conventions and turn up years later in Canada, we have an obligation either to prosecute him here or to extradite him to a state that is prepared to take jurisdiction.

To give you an idea of the types of offences on which we can act, I shall set out the conventions to which we are party and those to which we plan to become party. Canada has signed and intends to ratify the 1988 Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation and its related Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf. The first was prepared on the initiative of Egypt and Italy following the Achille Lauro incident off the coast of Egypt in 1985, in which an American national confined to a wheelchair was killed. The convention requires the prosecution or extradition of a person who unlawfully and intentionally seizes a civilian ship by force, destroys or seriously damages a ship or maritime navigational facilities in a way likely to endanger safe navigation, or injures or kills anyone in connection with the commission of these offences. The Protocol dealing with fixed platforms was developed at the initiative of the USA, which was of the view that consideration of possible incidents at sea should not be confined to ships. The instrument applies a similar regime to attacks against offshore structures that have the effect of endangering their safety.

Canada has signed and expressed its intention to ratify the 1988 UN Convention Against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances, which, when the required implementing legislation has taken effect, would permit Canada to prosecute persons found on its territory who have been involved anywhere in the world in the production, transport and sale of narcotic drugs.

We are party to the 1973 New York Convention on the Prevention and Punishment of Crimes Against Internationally Protected Persons, which deals with offences against travelling heads of state, official delegations and diplomatic representatives. The 1979 International Convention Against the Taking of Hostages is self-explanatory and the 1980 Convention on the Physical Protection of Nuclear Material requires the extradition or prosecution of persons who steal nuclear materials or use them as a threat against others.

In the aviation sphere, we are party to the 1963 Convention on Offences and Certain Other Acts Committed On Board Aircraft. This provides discretion to the aircraft commander to deal with persons causing problems during the flight and enables him to deliver the person to the authorities in the country where he lands. The 1970 Hague Convention for the Suppression of the Unlawful Seizure of Aircraft obliges states to extradite or

prosecute hijackers. The 1971 Montreal Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation creates the international offence of endangering safety of aircraft through, for example, placing bombs on board or destroying or damaging aircraft or air navigation facilities. We have signed and are developing legislation that would enable us to ratify the 1988 Protocol to the 1971 Montreal Convention for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, which requires states parties to extradite or prosecute persons who carry out attacks at international airports.

It is important to appreciate the geographic scope where Canada can take measures to implement these conventions. Canadian territory extends to the outer limit of its territorial sea, that is 12 nautical miles beyond our base-lines or beyond the limits of our historic waters. Our laws permit enforcement of the Criminal Code anywhere in Canada and to activities on Canadian registered vessels and aircraft anywhere in the world. The proposed Canadian Laws Offshore Application Act would enable us to extend Canadian criminal law to activities involving fishing in our fishery zones and exploration or exploitation of our continental shelf resources, and to Canadian citizens who are outside the territory of any state. Thus, if a foreign

registered vessel should enter our territorial sea or even our contiguous zone where we have jurisdiction for customs, fiscal, immigration and other purposes, to illegally transport narcotics into this country, Canadian law enforcement officials have the jurisdiction to arrest them. Similar jurisdiction arises in any of our internal waters such as the Gulf of St. Lawrence or the waters of the Arctic archipelago because they form part of Canada, where the Criminal Code applies. In this connection, the proposed Canadian Laws Offshore Application Act will help ensure that Canadian courts do not question the limits of Canadian internal waters. With respect to offshore structures on our continental shelf, the proposed bill will extend the Criminal Code to these enterprises, thus ensuring jurisdiction for, inter alia, drug offences. And as I have explained, there is now an international convention establishing as an international crime attacks against these offshore structures and people committing them can be prosecuted anywhere in the world.

APPENDICE «NAVA-1»

Le 22 novembre 1989

Je suis heureux de paraître devant ce Comité parlementaire aujourd'hui pour discuter d'une importante question intéressant la politique étrangère du Canada, c'est-à-dire celle de la souveraineté canadienne.

Dans l'esprit des Canadiens, le concept de "souveraineté" est souvent associé à l'Arctique. La majorité des Canadiens n'ont jamais visité l'Arctique, mais ils éprouvent un sentiment particulier à l'égard de cette partie de leur pays. Ils veulent être sûrs que la communauté internationale considère cette région comme une partie intégrante du Canada. Ils réagissent promptement à toute contestation de cette opinion, et ils s'attendent à ce que leur gouvernement prenne des mesures vigoureuses pour protéger ce qu'ils considèrent comme un aspect important du patrimoine canadien. Ces dernières années, plusieurs incidents ont mis en lumière les sentiments qu'ils éprouvent. Il suffit de rappeler, par exemple, la première traversée expérimentale du passage du Nord-Ouest en 1969 par un navire commercial, le pétrolier américain "Manhattan", et plus récemment, en 1985, la traversée de ce passage par le brise-glace américain "Polar Sea".

Comme l'Arctique est très peu peuplé et largement sous-exploité, de nombreux Canadiens semblent croire que la souveraineté canadienne sur cette région est fragile, mal fondée et, de ce fait, menacée. Toute présence étrangère est, au mieux, considérée comme suspecte ou, au pire, comme une menace directe à la souveraineté canadienne. La réalité, cependant, est tout autre.

J'aimerais profiter de l'occasion pour passer en revue la situation actuelle et chercher à déterminer dans quelle mesure la souveraineté canadienne sur l'Arctique est ou pourrait être contestée sur le plan international.

Le fait est que, dans une très grande mesure, la souveraineté canadienne sur l'Arctique est bien établie et reconnue par la communauté internationale. Pour donner un aperçu très précis de la situation, je traiterai séparément les questions terrestres et maritimes, d'autant qu'elles peuvent être assujetties à des régimes juridiques différents.

La souveraineté du Canada sur ses terres arctiques, y compris les îles de l'archipel arctique, est bien établie en droit et dans les faits. Aucun pays n'émet de revendication concurrente et aucun ne conteste maintenant la souveraineté du Canada. La communauté internationale reconnaît explicitement ou implicitement la souveraineté du Canada sur ces régions, et cela de plusieurs manières.

Il y a cependant une exception, mais elle est mineure. Il s'agit du différend entre le Canada et le Danemark concernant la souveraineté sur l'île Hans, une petite île inhabitée chevauchant la ligne médiane qui partage le plateau continental entre le Groenland et l'île Ellesmere dans le détroit de Nares.

Le Canada estime que les eaux de l'archipel arctique canadien sont des eaux intérieures en vertu d'un titre historique, lequel constitue un fondement juridique bien établi en droit international, du point de vue tant de la doctrine que de la jurisprudence. C'est donc dire que la souveraineté du Canada sur ces eaux, y compris le passage du Nord-Ouest, est absolue et sans réserve. Autrement dit, le régime juridique applicable à ces eaux est comparable à celui qui s'applique aux terres du Canada. Elles sont assujetties à la souveraineté pleine et entière du Canada.

En outre, le gouvernement du Canada est d'avis que le passage du Nord-Ouest, qui fait partie des eaux archipélagiques, n'est pas un détroit international, non seulement parce qu'il n'a jamais été utilisé pour la navigation internationale, mais également parce qu'il a toujours fait partie des eaux intérieures du Canada. Il s'ensuit que ni le droit de passage inoffensif, ni le concept plus récent de passage en transit, qui a été incorporé à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ne s'appliquent au passage du Nord-Ouest. La position juridique du Canada à cet égard est bien fondée dans les faits et en droit, et elle est largement acceptée par les autres États.

Le statut juridique des eaux archipélagiques et du passage du Nord-Ouest est cependant contesté par les États-Unis qui, semble-t-il, n'acceptent pas la position du Canada voulant que ces eaux soient des eaux intérieures, et les considèrent plutôt comme une partie de la mer territoriale du Canada. En conséquence, les États-Unis soutiennent que le droit de passage inoffensif ou le concept de passage en transit s'applique à ces eaux. Voilà dans quelle mesure la souveraineté du Canada dans l'Arctique est

contestée et, lorsque mise en perspective, cette contestation est relativement mineure si on la compare à l'ampleur de la souveraineté non contestée du Canada sur l'Arctique.

J'aborderai maintenant la question de la juridiction fonctionnelle ou des droits souverains que le Canada peut exercer sur le plateau continental dans l'Arctique, et ailleurs le long de ses côtes, en vertu des règles applicables du droit international. Les droits souverains du Canada sur les ressources minérales du plateau continental dans l'Arctique, et ailleurs, découlent de la souveraineté du Canada sur les terres continentales et les îles adjacentes. En vertu de la Convention de 1982 des Nations Unies sur le droit de la mer (qui n'est pas encore en vigueur, mais qui représente le droit international coutumier actuel), la juridiction canadienne sur les ressources minérales et halieutiques s'étend jusqu'à 200 milles à partir des lignes de base tracées autour des îles. En outre, la juridiction canadienne sur les ressources minérales des fonds marins et de leurs sous-sols s'étend jusqu'au rebord extérieur de la marge continentale lorsque celle-ci va au-delà de 200 milles.

Ces diverses formes de juridiction sont définies et exercées dans le cadre de la Loi sur la mer territoriale et la zone de pêche, la Loi sur le pétrole et le gaz et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz. La Loi sur la compétence extracôtière du Canada pour les douanes et l'accise étend la juridiction douanière canadienne sur l'ensemble des zones extracôtières dans l'Arctique. Enfin, s'il est adopté par le Parlement, le projet de loi déposé récemment et intitulé Loi sur l'application extracôtière des lois canadiennes viendra compléter la législation déjà en vigueur en élargissant l'application des lois et la juridiction des tribunaux aux zones du plateau continental situées au-delà de la mer territoriale de 12 milles. Ces lois sont d'application générale. En d'autres termes, elles s'appliquent non seulement à l'Arctique, mais aussi à toutes les zones au large des côtes canadiennes.

En ce qui concerne la protection de l'environnement, le Canada a fait figure de pionnier en 1970 lorsqu'il a adopté la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, qui établit une zone de prévention de la pollution de 100 milles autour des terres arctiques. Cette loi, qui a fait l'objet de nombreuses discussions, est maintenant reconnue par la communauté internationale, et la

Convention de 1982 sur le droit de la mer contient une disposition qui reconnaît spécifiquement le droit des États côtiers à adopter et faire appliquer des mesures spéciales pour protéger l'environnement dans les eaux recouvertes de glace dans les limites de la zone de 200 milles.

Voilà, en quelques mots, le statut juridique des terres et des eaux arctiques du Canada. La position juridique du Canada est renforcée par la politique et les initiatives du gouvernement dans l'Arctique, qui témoignent de l'exercice de la souveraineté canadienne sur cette région. À cet égard, je voudrais signaler certains événements clés qui ont fait de l'Arctique un sujet de préoccupation publique ces dernières années au Canada et qui ont pu avoir un impact sur la politique gouvernementale. De même, je mentionnerai certains aspects de la politique canadienne qui peuvent avoir une influence sur la souveraineté.

J'ai fait mention tout à l'heure du voyage du "Manhattan" et du "Polar Sea". Le voyage du Polar Sea en 1985 a considérablement attiré l'attention des médias et suscité de profondes préoccupations au Canada. Les États-Unis avaient prévenu le Canada de ce voyage et, dans un esprit de collaboration, offert de prendre à bord un représentant canadien. La traversée était conforme à la législation canadienne, et il était entendu que la préparation du voyage et le voyage lui-même se faisaient sans préjudice de la position en droit de l'un et l'autre pays en ce qui concerne le statut du passage du Nord-Ouest.

On avait le sentiment, toutefois, que cette entente ne suffirait pas pour les activités à venir et, en conséquence, les fonctionnaires avaient reçu instruction d'amorcer avec les États-Unis des pourparlers sur la coopération dans les eaux arctiques, l'objectif étant d'élaborer à l'égard de cette coopération un cadre acceptable qui répondrait parfaitement aux préoccupations du Canada en ce qui concerne la souveraineté sur l'Arctique. L'Accord de coopération dans l'Arctique a été conclu après deux ans de discussions entre les deux gouvernements.

Même s'il porte surtout sur la coopération, l'Accord prévoit que le Canada doit approuver au préalable le transit de tout brise-glace appartenant au gouvernement américain ou exploité par lui dans les eaux de l'archipel arctique canadien, y compris le passage du Nord-Ouest. De la sorte, le Canada contrôle effectivement toutes les activités des brise-glace américains dans ces eaux, et cette

prescription, combinée aux autres clauses, protège adéquatement sa position en droit. Les activités des bâtiments commerciaux sont assujetties, quant à elles, à la Loi sur la prévention de la pollution dans les eaux arctiques, ainsi qu'à d'autres lois et règlements. Enfin, les engagements et arrangements de sécurité pris dans le cadre de l'OTAN et d'autres instances régissent les déplacements des sous-marins dans ces eaux.

Le tracé de lignes de base autour de l'archipel arctique en septembre 1985 a lui aussi eu un impact sur la souveraineté du Canada. En effet, cette mesure a permis d'établir le statut d'eaux intérieures de tous les espaces maritimes délimités par les lignes de base en conformité avec le droit international.

Je voudrais maintenant dire quelques mots de la présence et de la politique canadiennes dans l'Arctique qui, comme je l'ai déjà mentionné, sont les attributs de l'exercice de la souveraineté canadienne. Le simple fait que l'Arctique soit peu peuplé ne diminue en rien la souveraineté du Canada dans cette région. Celle-ci s'exerce de différentes façons. Ainsi, le gouvernement canadien contrôle la recherche scientifique dans l'Arctique et il fournit l'infrastructure nécessaire à la sécurité de la navigation en mettant l'accent sur les aides à la navigation, les techniques de prévision et de reconnaissance des glaces, ainsi que les communications par satellites. En outre, il réglemente l'exploration et l'exploitation des ressources minérales dans l'Arctique et ailleurs au Canada.

L'administration des populations autochtones est une autre manifestation de l'exercice de la souveraineté. À cet égard, le gouvernement s'est engagé à renforcer les institutions locales dans le Grand Nord en transférant pouvoirs et responsabilités du gouvernement fédéral aux gouvernements de l'endroit et en négociant avec les autochtones leurs revendications territoriales. Dans l'optique de la souveraineté, l'importance de cette démarche tient non pas tant à son orientation politique qu'au fait que le gouvernement exerce ses pouvoirs.

Le Canada assure également une présence militaire dans l'Arctique, notamment en y maintenant plusieurs bases permanentes ainsi que des centres d'observation météorologique qui opèrent à l'année dans le cadre du projet canadien relatif à l'exploitation du plateau continental dans la région du pôle. De cette façon aussi, le Canada affirme sa souveraineté.

La coopération multilatérale avec les autres pays de la région est une autre dimension importante de la politique canadienne dans le Nord qui a un impact sur la souveraineté. Le fait de contracter un engagement, de nature internationale ou autre, ne signifie pas que l'on renonce à la souveraineté mais plutôt que l'on cherche à l'affirmer. Il en est ainsi des traités conclus dans quelque domaine que ce soit, qu'il s'agisse de l'environnement, du commerce, etc. La conjoncture politique internationale actuelle, caractérisée par une attitude de plus en plus positive de l'Union soviétique à l'égard de la coopération multilatérale, est tout particulièrement propice à une coopération accrue.

Le Canada est partie à nombre d'accords internationaux qui ont pour but de protéger l'environnement arctique et sa faune. En outre, il participe activement à plusieurs initiatives multilatérales ayant trait à la conservation de l'océan Arctique et à la recherche scientifique coopérative. La coopération des Inuit des pays de l'Arctique par l'entremise de la Conférence circumpolaire inuit est une forme relativement nouvelle et prometteuse de collaboration entre les États de l'Arctique.

Avant de conclure mes propos sur la souveraineté, j'aimerais aborder brièvement un autre aspect qui revêt une importance considérable pour les Canadiens; je veux parler de la juridiction et des droits souverains exercés par le Canada sur certaines zones maritimes, y compris les fonds marins, du fait de l'évolution du droit international ces dernières années. Même si elle n'est pas encore entrée en vigueur, la Convention sur le droit de la mer signée en 1982 est néanmoins représentative du droit coutumier existant. En vertu de cet instrument international, le Canada exerce sa juridiction sur les ressources biologiques marines jusqu'à 200 milles de ses côtes et ce, depuis 1977, alors qu'ont été instituées les zones de pêche de 200 milles. Il exerce aussi des droits souverains sur les ressources qui se trouvent sur le fond et dans le sous-sol de son plateau continental, et ce, sur toute l'étendue du plateau ou au moins sur une distance de 200 milles. Dans cette optique, il importe de mentionner que la Loi sur l'application extraterritoriale des lois canadiennes, qui a été déposée récemment à la Chambre des communes, aura pour effet d'étendre aux plateaux continentaux l'application des lois canadiennes et la juridiction des tribunaux.

On a assimilé à une violation de la souveraineté canadienne le différend entre le Canada et la Communauté européenne ayant trait aux pêches dans l'Atlantique Nord.

En fait, il n'en est rien. Le Canada exerce à tous égards sa juridiction dans ce domaine et il assujettit les bateaux de pêche étrangers à ses lois dans ses zones de pêche de 200 milles. Le problème vient de la pêche pratiquée à l'extérieur de cette zone dans l'Atlantique Nord. L'État riverain et les États pratiquant la pêche en eaux lointaines doivent s'entendre sur des mesures de conservation des stocks que l'on trouve à l'intérieur et à l'extérieur de la zone. Le droit international reconnaît à l'État riverain un "intérêt spécial" à l'égard de ces stocks, mais il reste muet quant à la procédure à suivre quand l'État riverain et les États pratiquant la pêche en eaux lointaines n'arrivent pas à s'entendre sur les mesures de conservation. La souveraineté canadienne n'est pas mise en cause puisque la pêche a lieu en haute mer, c'est-à-dire au delà de la zone de 200 milles.

Un certain nombre de différends de délimitation ont surgi entre le Canada et ses voisins comme suite à l'extension de la juridiction maritime. La Cour internationale de Justice a statué sur le tracé de la frontière maritime dans la région du golfe du Maine, largement à la satisfaction du Canada. Le Canada et la France ont récemment soumis à l'arbitrage leur différend relatif à la délimitation de la frontière dans la région de Saint-Pierre et Miquelon; la procédure devrait prendre entre deux et trois ans. À cela viennent s'ajouter les autres litiges avec les États-Unis relativement au détroit Juan de Fuca et à l'entrée de Dixon sur la côte ouest, et à la mer de Beaufort. Enfin, certaines divergences mineures subsistent entre le Canada et le Danemark pour ce qui concerne la délimitation de la frontière entre le Groenland et l'île Ellesmere et dans le détroit de Davis.

Voilà qui complète mon bref survol de la question de la souveraineté. Même si bon nombre d'autres facteurs ont sans aucun doute des répercussions certaines à ce chapitre, j'espère avoir abordé les aspects les plus importants pour vous et pour le grand public. Je répondrai maintenant à vos questions.

APPENDICE «NAVA-2»**PROJET DE DÉCLARATION**

J'aimerais maintenant aborder les questions du terrorisme et des stupéfiants et parler des mécanismes juridiques internationaux dont dispose le gouvernement canadien pour faire efficacement face à ces fléaux et assurer la protection de notre souveraineté et de notre indépendance. La liste des conventions internationales qui ont été élaborées dans le but de prendre des mesures à l'égard des crimes que commettent les terroristes et les trafiquants de drogues est longue. Ces conventions ont toutes en commun l'obligation des États qui en sont parties de procéder soit à l'extradition des présumés contrevenants, soit à la remise des dossiers aux autorités locales pour l'engagement de poursuites judiciaires. Dans le but de limiter dans toute la mesure du possible l'existence de refuges un peu partout dans le monde, aucune exception à cette règle générale n'est autorisée. Si un État est devenu partie à ces conventions, ou si les principes contenus dans celles-ci font maintenant partie du droit coutumier international, il lui faut alors prendre les mesures nécessaires à l'égard d'un présumé contrevenant qui se trouverait sur son territoire, que le délit y ait été commis ou non ou qu'il y ait quelque lien que ce soit entre le délit et l'État concerné. Ainsi, si un terroriste s'évadait après avoir commis

un crime visé par les conventions et était retrouvé un certain nombre d'années plus tard au Canada, nous serions tenus de le poursuivre en justice au Canada où de l'extrader à un État disposé à en assumer la juridiction.

Afin de vous donner une idée du genre de délits à l'égard desquels il nous est possible de prendre des mesures, je vais vous indiquer les conventions auxquelles nous sommes parties ainsi que celles auxquelles nous prévoyons le devenir. Le Canada a signé et entend ratifier la Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et le Protocole connexe pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de plates-formes fixes situées sur le plateau continental. Le premier instrument a été élaboré à l'initiative de l'Égypte et de l'Italie à la suite de l'incident du Achille Lauro, survenu en 1985 au large de la côte égyptienne, et au cours duquel un ressortissant américain confiné à son fauteuil roulant a été tué. La convention exige la poursuite ou l'extradition d'une personne qui s'empare illicitement et intentionnellement d'un navire civil par la violence, qui détruit ou endommage gravement un navire ou des installations de navigation maritime de manière à compromettre la sécurité de la navigation du navire, ou qui blesse ou tue quelqu'un en commettant un tel délit. Le Protocole relatif aux plates-formes fixes a été élaboré, quant à lui, à la suite d'une initiative

des États-Unis qui estimaient que la prise en`considération d'incidents possibles en mer ne devait pas se limiter aux navires. L'instrument prévoit l'application d'un régime semblable à l'égard d'attaques perpétrées contre des structures offshore et qui ont pour effet d'en menacer la sécurité.

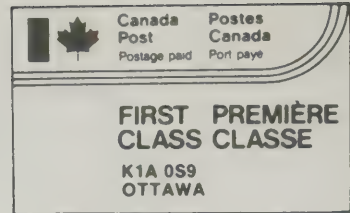
Le Canada a signé et a manifesté son intention de ratifier la Convention de 1988 des Nations Unies contre le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes, qui, une fois que les mesures législatives en vue de son exécution auront été mises en application, permettra au Canada d'intenter des poursuites contre des personnes sur son territoire qui auraient participé, en quelque endroit du globe, à la production, au transport et à la vente de stupéfiants.

Nous sommes parties à la Convention de New York de 1973 sur la prévention et la répression des infractions contre les personnes jouissant d'une protection internationale qui traite des crimes commis à l'endroit de chefs d'État, de délégations officielles ou de représentants diplomatiques en voyage. La Convention internationale de 1979 contre la prise d'otages se passe d'explications et la Convention de 1980 sur la protection physique des matériaux nucléaires exige que les personnes qui volent des matériaux nucléaires ou s'en servent pour menacer autrui soient extradées ou fassent l'objet de poursuites judiciaires.

Dans le domaine de l'aviation, nous sommes signataires de la Convention de 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs. Selon la Convention, le commandant de l'aéronef peut prendre les mesures qui s'imposent à l'égard des personnes causant des problèmes pendant le vol et il peut remettre ces personnes aux autorités du pays où il atterrit. La Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, adoptée à la Haye en 1970, oblige les États à extraditer ou à poursuivre en justice les pirates de l'air. Selon la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, adoptée à Montréal en 1971, le fait de mettre en danger la sécurité d'un aéronef, par exemple en mettant une bombe à bord ou en détruisant ou en endommageant un aéronef ou des installations de navigation aérienne, devient une infraction à l'échelle internationale. Nous sommes signataires du Protocole à la Convention pour la suppression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, adoptée à Montréal en 1971, et nous élaborons des mesures législatives qui nous permettraient de ratifier le Protocole, lequel oblige les États signataires à extraditer ou à poursuivre en justice les auteurs d'attaques menées dans des aéroports internationaux.

Il est important de reconnaître l'étendue géographique dans laquelle le Canada peut prendre des mesures pour mettre en oeuvre les conventions mentionnées. Le territoire canadien s'étend jusqu'à la limite extérieure de sa mer territoriale, c'est-à-dire 12 milles marins au-delà de nos lignes de base ou des limites de nos eaux historiques. Nos lois permettent l'application du Code criminel partout au Canada ainsi qu'aux activités menées partout dans le monde à bord de navires et d'aéronefs immatriculés au Canada. Le projet de Loi sur l'application extracôtière des lois canadiennes nous permettrait d'appliquer le droit criminel canadien aux activités de pêche menées dans nos zones de pêche et aux activités d'exploration ou d'exploitation des ressources de notre plateau continental ainsi qu'aux citoyens canadiens qui ne sont pas à l'intérieur du territoire d'un État. Par conséquent, si un navire immatriculé à l'étranger entre dans notre mer territoriale ou même dans notre zone contiguë, où nous avons compétence notamment en matière de douanes, de fiscalité et d'immigration, pour transporter illégalement des stupéfiants au Canada, les représentants canadiens chargés de l'application de la loi ont le pouvoir d'arrêter les coupables présumés. Nous avons la même compétence dans nos eaux intérieures, comme dans le golf du Saint-Laurent ou les eaux de l'archipel Arctique, parce qu'elles font partie du Canada, où le Code criminel s'applique. À cet égard, le

projet de Loi sur l'application extracôtière des lois canadiennes permettra d'éviter que les tribunaux du Canada ne mettent en question les limites des eaux intérieures du Canada. Le projet de loi proposé étendra l'application du Code criminel aux constructions situées au large des côtes dans notre bassin continental, ce qui nous donnera notamment compétence sur les infractions liées aux stupéfiants. Comme je l'ai expliqué, il y a maintenant une convention internationale en vertu de laquelle les attaques contre des constructions situées au large des côtes sont des crimes à l'échelle internationale, et les auteurs de telles attaques peuvent être poursuivies en justice partout dans le monde.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Department of External Affairs:

Serge April, Director General, Legal Affairs Bureau;

Robert Rochon, Director, Legal Operations Division.

TÉMOINS

Du ministère des Affaires extérieures:

Serge April, directeur général, Direction générale des affaires juridiques;

Robert Rochon, directeur, Direction des opérations juridiques.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 7

Thursday, November 23, 1989

Chairman: Arnold Malone

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 7

Le jeudi 23 novembre 1989

Président: Arnold Malone

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

National Defence and Veterans Affairs

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent de la*

Défense nationale et des affaires des Anciens combattants

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 106(2), election of a
Vice-Chairman

Pursuant to Standing Order 108(2), a study of
Canada's Maritime Sovereignty

CONCERNANT:

Conformément à l'article 106(2) du Règlement,
élection d'un vice-président

Conformément à l'article 108(2) du Règlement,
étude de la souveraineté maritime canadienne

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989

STANDING COMMITTEE ON
NATIONAL DEFENCE AND
VETERANS AFFAIRS

Chairman: Arnold Malone

Vice-Chairman: Marc Ferland

Members

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Patricia Russell

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE
NATIONALE ET DES AFFAIRES
DES ANCIENS COMBATTANTS

Président: Arnold Malone

Vice-président: Marc Ferland

Membres

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Patricia Russell

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, NOVEMBER 23, 1989

(11)

[Text]

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met at 11:10 o'clock a.m., this day, in Room 209, West Block, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Derek Blackburn, Stan Darling, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone and William Rompkey.

Acting Member present: Joe McGuire for Fred Mifflin.

In attendance: From the Library of Parliament: Wolfgang Koerner, Researcher. *From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade:* David Lord, Researcher.

Witness: From Transport Canada: R.A. Quail, Assistant Deputy Minister, Marine Transport and Commissioner of the Coast Guard.

The Chairman presided over the election of a Vice-Chairman.

On motion of Girve Fretz, it was agreed,—That Marc Ferland be elected Vice-Chairman of this Committee.

The Committee resumed consideration of Canada's Maritime Sovereignty.

The witness made an opening statement and answered questions.

At 12:50 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Patricia Russell
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 23 NOVEMBRE 1989

(11)

[Traduction]

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit aujourd'hui, à 11 h 10 dans la pièce 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence d'Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présents: Derek Blackburn, Stan Darling, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone et William Rompkey.

Membre suppléant présent: Joe McGuire remplace Fred Mifflin.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner, attaché de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, attaché de recherche.

Témoin: De Transport Canada: R.A. Quail, sous-ministre adjoint, transport maritime et Commissaire, Garde côtière canadienne.

Le président procède à l'élection d'un vice-président.

Sur motion de Girve Fretz, il est convenu,—Que Marc Ferland soit élu vice-président du Comité.

Le Comité reprend l'examen de la souveraineté maritime du Canada.

Le témoin fait un exposé puis répond aux questions.

À 12 h 50, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité
Patricia Russell

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Thursday, November 23, 1989

• 1110

The Chairman: Members of the committee, by House order, or whatever it was, the chairmen of committees were deemed in September to have been back in their roles as chair of committees. That was not the case for the vice-chairmen. So it is the requirement of the committee that again we put forward a name to nominate and to elect as the Vice-Chairman of the Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs. Are there any nominations?

Mr. Fretz (Erie): Mr. Chairman, I nominate Mr. Marc Ferland.

Mr. Darling (Parry Sound—Muskoka): Seconded.

Motion agreed to

The Chairman: Marc, you are the Vice-Chairman of the Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs.

That leads us to what I think will be a very interesting, worth while, and productive day. We have with us this morning Mr. R.A. Quail, Assistant Deputy Minister, Marine Transport, and Commissioner of the Coast Guard. We welcome you to our committee. We understand you have a statement to make and some graphics to go with it.

Mr. R.A. Quail (Assistant Deputy Minister, Marine Transport and Commissioner of the Coast Guard, Transport Canada): Members of the committee, with me I have my colleagues, Carol Stephenson, Director General, Northern, and Captain Dave Johns, the Manager of Northern Operations.

As requested, I have a few opening comments relating to the role of the Coast Guard, which is a civilian as opposed to a military or para-military organization.

[Slide Presentation]

Mr. Quail: I will start with the Coast Guard's mission statement. The Coast Guard's mission statement is that it is the Coast Guard's task to support a safe and effective marine transportation system and to provide certain essential facilities and services in waters under the jurisdiction of Canada. The key elements of the service goals are responsiveness to the people we serve and protection of the marine environment in which we work; optimum use of our resources; commitment to our own people, to their preparedness and to their motivation; and finally, doing the right things, doing them well, and working as a team.

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 23 novembre 1989

Le président: Membres du Comité, en septembre, il a été décidé par ordre de la Chambre que les présidents des comités continueraient d'assumer la présidence des comités. Il n'en va pas de même pour les vice-présidents. Il est donc nécessaire que le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants élise un vice-président. Y a-t-il des mises en candidature?

M. Fretz (Érié): Monsieur le président, je propose la candidature de M. Marc Ferland.

M. Darling (Parry Sound—Muskoka): J'appuie la motion.

La motion est adoptée.

Le président: Marc, vous êtes le vice-président du Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants.

Cela nous amène donc à ce qui sera, je pense, une journée très intéressante et productive. Nous accueillons ce matin M. R.A. Quail, sous-ministre adjoint, Transport maritime, et commissaire de la Garde côtière. Nous vous souhaitons la bienvenue à notre Comité. Je crois que vous avez une déclaration liminaire et des diapositives à nous présenter.

M. R.A. Quail (sous-ministre adjoint, Transport maritime et commissaire de la Garde côtière, Transports Canada): Membres du Comité, j'aimerais vous présenter mes collègues, Carol Stephenson, directeur général, Garde côtière—Nord, et le capitaine Dave Johns, gestionnaire, Opérations du Nord.

Comme on me l'a demandé, j'ai préparé quelques remarques liminaires concernant le rôle de la Garde côtière, qui est un organisme civil, par opposition à un organisme militaire ou para-militaire.

[Diapositives]

M. Quail: Permettez-moi de commencer par l'énoncé de mission de la Garde côtière. L'énoncé de mission de la Garde côtière vise à assurer la sécurité et l'efficacité du réseau de transport maritime, en fournissant des services essentiels, dans les eaux relevant du gouvernement du Canada. Les éléments clés de ces objectifs de service sont la réponse aux besoins du public que nous servons et la protection de l'environnement maritime dans lequel nous travaillons; l'utilisation optimale de nos ressources; l'engagement envers notre propre personnel, son état de préparation et sa motivation; et finalement, faire ce qu'il faut faire, le faire bien et travailler en équipe.

[Texte]

[Traduction]

• 1115

In support of this mission statement, the Coast Guard maintains an active presence on all major commercial waterways and coastal areas, including the Arctic, in support of the following activities: aids to navigation such as radio aids, light stations, buoys and channel markers; ice-breaking of harbours and shipping lanes; escort of commercial shipping and fishing fleets; dedicated marine search and rescue co-ordinated from National Defence search and rescue centres; vessel traffic management services from those that use radar screens to those that use radio reports from the ships.

We are responsible for the Navigable Waters Protection Act and the approval process for any marine work such as marinas that might impede navigation; ship-shore communications and safety notices from coastal radio stations; and ship regulations and inspections, inspections of ships and cargoes, documentation of ships' crews, supervising of ships' construction and operational rules.

We are involved in pollution control, and unfortunately when things do not go right, for clean-up where Coast Guard is the lead agency for ship-source spills and a support agency for others such as drill rigs, spills, et cetera.

We are responsible for the management of some 300 public harbours. As well, we look after the eastern Arctic sealift where we marshal cargoes and deliver supplies to communities and other sites.

The Coast Guard's major regulatory and enforcement responsibilities are carried out under three principal acts: the Canada Shipping Act, which covers ships, crews, pollution and traffic management; Arctic Waters Pollution Prevention Act, which covers the special roles for ice capable ships north of 60 degrees; and the Navigable Waters Protection Act, which covers potential navigational obstructions. Also in the department there is the Coasting Trade Act and the Shipping Conferences Exemption Act which deals with control of shipping into and out of Canada.

As well, the Coast Guard has responsibilities in the international arena by way of enforcement of international laws and conventions established under the auspices of the International Maritime Organization, a specialized agency of the United Nations, an agency where we represent the government at annual meetings at the headquarters in London.

Next we see the pie charts which display the person-years and operating funds allocated to the major activities

A l'appui de son énoncé de mission, la Garde côtière maintient une présence active sur toutes les grandes voies de navigation commerciale et dans les zones côtières, y compris l'Arctique, à l'appui des activités suivantes: aide à la navigation comme le radioguidage, les stations de phares, les bouées et les indicateurs de chenal; le déglacage des ports et des voies de navigation; l'escorte des navires commerciaux et des flottilles de pêche; la recherche et le sauvetage en mer en collaboration avec les centres de recherche et de sauvetage de la Défense nationale; la gestion du trafic maritime entre ceux qui utilisent l'écran radar et ceux qui utilisent les rapports radio des navires.

Nous sommes responsables de la Loi sur la protection des eaux navigables et du processus d'approbation de tous les travaux maritimes qui pourraient gêner la navigation, notamment les marinas; des communications navires-terre et des avis de sécurité des stations de radio côtières; de la réglementation et de l'inspection des navires, de l'inspection des navires et de leur cargaison, de la documentation des équipages, de la surveillance de la construction des navires et des règles d'exploitation.

Nous participons à la lutte contre la pollution et, lorsqu'un incident se produit, nous participons au nettoyage. La Garde côtière est alors le principal organisme qui s'occupe des déversements causés par des navires et sert d'organisme de soutien lorsqu'il s'agit de déversements provenant d'une plate-forme de forage, etc.

Nous sommes responsables de la gestion d'environ 300 ports publics. Nous sommes également responsables du ravitaillement des postes de l'Est de l'Arctique, où nous rassemblons les marchandises et livrons les fournitures dans les collectivités et à d'autres endroits.

Les principales responsabilités de la Garde côtière en vertu de l'élaboration des règlements et de leur application découlent principalement de trois lois: la Loi sur la marine marchande du Canada, en ce qui a trait aux navires, aux équipages, à la pollution et à la gestion du trafic maritime; la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, qui traite des rôles spéciaux des navires capables de naviguer dans les glaces au nord du soixantième parallèle; et la Loi sur la protection des eaux navigables, qui traite des obstacles possibles à la navigation. Nos responsabilités découlent également de la Loi sur le cabotage et de la Loi sur l'exemption des conférences maritimes, qui traite du contrôle de la navigation à l'intérieur et à l'extérieur du Canada.

La Garde côtière a également des responsabilités à l'échelle internationale, en ce sens qu'elle doit faire respecter les lois et les conventions internationales établies sous les auspices de l'Organisation maritime internationale, un organisme spécialisé des Nations Unies où nous représentons le gouvernement lors de rencontres annuelles au siège social, à Londres.

Les graphiques circulaires que vous voyez montrent les années-personnes et les fonds d'exploitation attribués aux

[Text]

in 1989-90, this fiscal year. You will note that roughly one-half of our resources are expended on navigation systems, which includes a good part of our ship time as well, and that approximately 20% is spent on ice-breaking and Arctic operations; 15% on search and rescue; and 6% to 7% on each of the ship activities such as ship safety, harbours and ports.

This map depicts the regions of the Coast Guard with their regional offices, supplemented by the larger Coast Guard bases in St. John's, Newfoundland; Dartmouth, Saint John, Charlottetown, Quebec City, Sorel, Prescott, Parry Sound, Victoria, Prince Rupert, and Hay River in the Northwest Territories. The Arctic, a Coast Guard region still under development, is operated out of the headquarters by groups that are also responsible for the construction of the Polar 8.

The Coast Guard fleet comprises 46 commissioned ships which include the ice-breakers, 43 shore-based rescue boats, 200 smaller craft, 35 helicopters, one fixed-wing aircraft, and four air-cushion vehicles. The fleet units are operated by 3,200 uniformed, unionized, seagoing and shore support personnel. Certainly the fact that the crews are unionized is perhaps abundantly clear just now.

As managers of a large civilian fleet with some unique capabilities, Coast Guard provides support to programs of other government departments and agencies. The list includes these departments and agencies. This is performed on request and in some cases under formal agreement.

As you can see on the slides, we provide services, as requested, to the Department of Fisheries—hydrographic support, especially in the Arctic, fisheries patrol on request, and also helicopter support surveillance on request, and we also do some oceanographic research for them.

Department of Environment: We do weather observations by our ships at sea, placement of weather buoys, and clean-up support for mystery spills for which Department of Environment is responsible.

• 1120

National Defence: We provide information on surface shipping and occasionally logistics and ice-breaking support.

The RCMP: Under agreement with the RCMP, Coast Guard ships and aircraft are on call for use as platforms to support RCMP work; namely, police work and drug interdiction.

Immigration: The Coast Guard provides support and interdiction on illegal immigrants.

[Translation]

principales activités en 1989-1990, soit l'exercice financier en cours. Environ la moitié de nos ressources sont consacrées aux systèmes de navigation, ce qui comprend une bonne partie de notre temps de navigation également, et environ 20 p. 100 de nos ressources sont consacrées au déglacage et aux opérations dans l'Arctique; 15 p. 100 à la recherche et au sauvetage; et 6 à 7 p. 100 à chacune des activités de navigation, comme la sécurité des navires, les havres et les ports.

Cette carte montre les régions où se trouvent les bureaux régionaux de la Garde côtière, ainsi que les bases plus importantes de Saint-Jean de Terre-Neuve, Dartmouth, Saint-Jean, Charlottetown, Québec, Sorel, Prescott, Parry Sound, Victoria, Prince Rupert, et Hay River dans les Territoires du Nord-Ouest. L'Arctique, une région de la Garde Côtière qui est encore en développement, est administrée à partir du siège social par des groupes qui sont également responsables de la construction du Polaire 8.

La flotte de la Garde côtière comprend 46 navires et brise-glaces, 43 embarcations de sauvetage, 200 petites embarcations, 35 hélicoptères, un aéronef à voilure fixe et quatre aéroglisseurs. Les unités de la flotte sont exploitées par 3,200 personnes en uniforme, syndiquées, ce qui comprend le personnel naviguant et celui assurant les services d'appui à terre. Le fait que les équipages soient syndiqués est tout à fait évident actuellement.

En tant que gestionnaire d'une importante flotte civile qui a des capacités uniques, la Garde côtière apporte son appui aux programmes d'autres ministères et organismes du gouvernement, dont vous avez la liste. Ces services sont fournis sur demande et, dans certains cas, en vertu d'une entente officielle.

Comme vous pouvez le voir sur les diapositives, nous offrons les services suivants au ministère des Pêches et Océans, lorsqu'il nous le demande: appui hydrographique, particulièrement dans l'Arctique, surveillance des pêches, surveillance aérienne et recherches océaniques.

Pour le ministère de l'Environnement: observations météorologiques, pose de bouées météorologiques, participation au nettoyage lors de déversements d'origine inconnue, dont le ministère de l'Environnement est responsable.

Défense nationale: Nous leur fournissons de l'information sur les navires de surface et, à l'occasion, un appui dans le domaine de la logistique et du déglacage.

La GRC: Aux termes d'une entente avec la GRC, les navires et les aéronefs de la Garde côtière sont appelés à servir de plate-forme pour le travail policier et l'interdiction des drogues.

Immigration: La Garde côtière apporte son appui à l'interdiction des immigrants illégaux.

[Texte]

Customs: Vessels of special interest to the Customs people are tracked by our VTS centres and reported by Coast Guard to them as requested.

It is our understanding that you are reviewing Canada's maritime sovereignty at this point and how the Canadian Coast Guard may be able to contribute to it. During the years we have dealt with sovereignty issues, specifically the peacetime challenges to maritime sovereignty, the essential hallmark to us has been control. "Control" in this definition means the exclusive exercise of state authority, preferably with the acquiescence of the other nations but, if necessary, without.

Three years ago, the Secretary of State for External Affairs defined Canada's goals in support of sovereignty as having four dominant themes. First, affirming Canadian sovereignty; second, modernizing Canada's northern defences; thirdly, preparing for commercial use of the Northwest Passage; and finally, promoting enhanced circumpolar co-operation.

Of three major sovereignty initiatives proposed after the challenging voyage of the U.S. Coast Guard *Polar Sea* ice-breaker in 1985, the base lines around the Arctic islands have been drawn and the Canada-U.S. Agreement on Icebreaker Transits is in place, and the third initiative, the Polar Aid Program, is in progress.

In the next slide we see a bit of history perhaps in Canadian sovereignty history challenges. On the left screen you will see the picture of the U.S. Coast Guard ice-breaker *Polar Sea*, and on the right slide, you see the voyage of the *Manhattan*, which took place in 1969.

Control in support of sovereignty translates, in our view, to an effective presence through coastal patrol and protection. Essential elements are: (1) a visible presence in coastal areas and in all major waterways, providing the essential safety net no prudent mariner wishes to ignore; (2) knowledge of the domestic and foreign activities taking place; (3) a recognized capability to respond effectively and appropriately to a range of challenges.

As a civilian organization and agency responding to civilian challenges, the Coast Guard serves the marine public while showing the flag.

As part of the response to new coastal concerns and in order to optimize use of all existing platforms, a proposed enhanced role is under development for the Coast Guard for the consideration of ministers. These possible expansions of our role have been reviewed with the lead departments responsible and cover areas like law enforcement, essentially of specific marine acts, expansion of environmental monitoring, marine security, defence support, science and technology, mainly more dedicated sea time, and sovereignty, i.e., increased presence where needed. In each case the proposal would entail cross-training of personnel, increased use of platforms, and generally more patrolling as opposed to waiting for a call.

[Traduction]

Douanes: Les navires d'intérêt spécial pour les douanes sont repérés par nos centres des Services du trafic maritime et leur sont signalés par la Garde côtière.

Nous croyons comprendre que vous examinez actuellement la souveraineté maritime du Canada et la façon dont la Garde côtière canadienne peut y contribuer. Pendant les années où nous nous sommes préoccupés des questions de souveraineté, plus particulièrement des menaces à la souveraineté maritime en temps de paix, l'élément essentiel pour nous a été le contrôle. On définit le contrôle comme étant l'exercice exclusif de l'autorité de l'État, préférablement avec l'accord d'autres pays, mais au besoin sans cet accord.

Il y a trois ans, le secrétaire d'État aux Affaires extérieures a déclaré que la politique étrangère du Canada en matière de souveraineté comportait quatre thèmes dominants: premièrement, affirmer la souveraineté canadienne; deuxièmement, moderniser la défense du Nord du Canada; troisièmement, préparer l'utilisation commerciale du passage du Nord-Ouest; et finalement, promouvoir une meilleure collaboration circumpolaire.

Les trois initiatives majeures en matière de souveraineté, proposées après le voyage provocateur du brise-glace de la Garde côtière américaine, le *Polar Sea*, en 1985, les lignes de base autour des îles de l'Arctique et l'accord canado-américain sur le passage des brise-glace sont en place, et le programme du Pôle 8 se poursuit.

La diapositive suivante nous donne un peu l'historique des menaces à la souveraineté canadienne. À l'écran de gauche, vous voyez une photo du brise-glace de la Garde côtière américaine, le *Polar Sea*, et à l'écran de droite, vous voyez le voyage du *Manhattan*, en 1969.

Le contrôle de la souveraineté canadienne se traduit à notre avis par la surveillance et la protection du littoral. En voici les éléments essentiels: (1) une présence visible dans les zones côtières et sur toutes les principales voies navigables, ce qui fournit un filet de sécurité essentiel extrêmement important pour tout navigateur prudent; (2) la connaissance des activités qui se déroulent au pays et à l'étranger; (3) la possibilité de réagir efficacement et de façon opportune à toute une gamme de défis.

En tant qu'organisme civil réagissant à des situations civiles, la Garde côtière sert le public maritime tout en arborant le pavillon.

En réaction aux nouvelles préoccupations côtières et en vue d'optimiser l'utilisation de toutes les plates-formes existantes, une proposition de rôle accru pour la Garde côtière est en voie d'élaboration. Les ministres examineront cette proposition. Les principaux ministères responsables sont en train d'examiner la possibilité d'accroître notre rôle dans des domaines comme celui de l'application des lois, principalement des lois maritimes, de la surveillance de l'environnement, de la sécurité maritime, de l'appui à la défense, de la science et de la technologie, et de la souveraineté, c'est-à-dire une présence accrue là où c'est nécessaire. Dans chaque cas, la proposition nécessiterait la formation du personnel dans

[Text]

Canada, the U.S. and other coastal states have boundary disputes and coastal water issues under review on an ongoing basis. While any that cannot be resolved by negotiations could be referred to the International Court of Justice, there is the risk of compromise decisions. The Arctic issues are the Northwest Passage and our internal waters in the Arctic.

Arctic ship transits that cause concern include the specific challenging transits that could be cited as evidence of lack of occupancy and control, and secondly a cumulative pattern of foreign-flag traffic that, failing the need to depend on our services and recognize our internal waters, would support an international strait claim. We take care in the Coast Guard to ensure that all these vessels understand their obligations, the status of the waters they are in, and that the support and monitoring systems work in support of their transit.

The Coast Guard is responsible to manage ship traffic under specific and special and onerous rules in the Arctic. The 16 safety control zones define the operating areas, dates, and therefore ice strengthening of Arctic ships. Zone 1 is the most severe ice zone, zone 16 the easiest. An Arctic Class 8, for instance, is the minimum class of ship permitted to operate through the Northwest Passage on a year-round basis. The largest Canadian ice-breakers of today are class 4, which are restricted to a six-month season or less.

• 1125

Control systems in the Arctic include an Arctic shipping control authority in the Coast Guard, an environmental advisory group, a ship monitoring and radio system called NORDREG, and finally the ship safety network of ship escort and communications and, of course, ice reconnaissance services.

Extended season operations: Unlike the Soviets and Americans, the Canadian Coast Guard has no ice-breakers capable of extending the Arctic season. Even the present operations in the Beaufort and in northern mining sites require ships beyond the current Arctic Class 4 during extended seasons.

Northern environmental concerns: Northerners by their land claims and their detailed land use plans, are gaining the control they need to protect their life-style and their hunting and fishing areas. Only if developers

[Translation]

les divers domaines, une utilisation accrue des plates-formes et une surveillance généralement accrue plutôt que d'attendre un appel.

Le Canada, les États-Unis et d'autres États côtiers ont des différends concernant les frontières et les eaux côtières qui font l'objet d'un examen constant. Tout problème qui ne peut être réglé pourrait être présenté à un tribunal international, mais il y a le risque de compromis. Les questions visant l'Arctique sont le passage du Nord-Ouest et nos eaux intérieures dans l'archipel.

Les traversées de l'Arctique par des navires qui peuvent causer des préoccupations comprennent les traversées spécifiques, provocantes, qui pourraient être citées comme la preuve d'un manque d'occupation et de contrôle, et le fait que des navires battant pavillon étranger empruntant ces eaux de façon répétée et fréquente et qui, faute de besoin de nos services et ne reconnaissant pas nos eaux intérieures, appuieraient une revendication du statut d'eaux internationales. La Garde côtière veille à ce que tous ces navires comprennent leurs obligations, le statut des eaux dans lesquelles il se trouve, et à ce que les systèmes d'appui et de surveillance facilitent leur traversée.

La Garde côtière est chargée d'administrer le trafic maritime dans l'Arctique en vertu de règles spécifiques et spéciales. Les seize zones de contrôle de la sécurité définissent les zones et saisons de navigation et, par conséquent, le besoin de renforcement des navires pour la glace. La zone 1 est la zone la plus rigoureuse pour ce qui est de la glace, et la zone 16 celle qui l'est le moins. Par exemple, la classe Arctique 8 est la classe minimum requise pour qu'un navire puisse naviguer dans le passage du Nord-Ouest toute l'année. Actuellement, les plus gros brise-glaces canadiens sont des navires de classe 4, qui sont limités à une saison de six mois ou moins.

Les systèmes de contrôle dans l'Arctique comprennent la Garde côtière, qui exerce un contrôle de la navigation dans l'Arctique, un groupe consultatif sur les questions environnementales, un système de radio et de surveillance des navires appelé NORDREG, et enfin, le réseau d'escorte et de communication pour la sécurité des navires et, bien sûr, les services de reconnaissance des glaces.

Prolongation de la saison de navigation: contrairement aux Soviétiques et aux Américains, la Garde côtière canadienne n'a aucun brise-glace capable de prolonger la saison de navigation dans l'Arctique. Même les opérations actuelles dans la mer de Beaufort et dans les exploitations minières du Nord nécessitent des navires de catégorie supérieure à la classe Arctique 4 au-delà de la saison de navigation.

Préoccupations environnementales du Nord: grâce à leurs revendications territoriales et à leurs plans détaillés d'utilisation des terres, les habitants du Nord sont en train de prendre le contrôle dont ils ont besoin pour protéger

[Texte]

and ship operators can demonstrate the safety of their tankers, improved environmental protection, and greatly improved emergency response capability will there will an agreement to a resurgence of development activity.

The Polar 8 ice-breaker has been cited in northern studies as one of the necessary science and protection elements that should precede further hydrocarbon and mining developments. Ice-breakers are used by circumpolar nations as sovereignty, control, and science platforms in the Arctic and the Antarctic. The *Louis St. Laurent*, currently Canada's largest ice-breaker, is dwarfed by the power of Soviet and U.S. ice-breakers. Normal deployment is seven heavy ice-breakers into the Arctic in the summer season. These ice-breakers support the eastern Arctic and western Arctic activity and sealifts, the shipment of oil and minerals out of the high Arctic sites, and the oceanographic and hydrographic work of other departments. In the winter months the ice-breakers return to ice-breaking in the south.

The slide indicates the operating areas in the Arctic during the short summer season. The Coast Guard coordinates the resupply of eastern Arctic communities and DEW Line north warning sites, marshalling the cargoes, contracting the ships, and supporting the beach discharge of dry cargo and the sea-hose delivery of bulk fuel oil.

In late 1985, following the transit of the Northwest Passage by the U.S. ice-breaker *Polar Sea*, Cabinet directed the Coast Guard to design and construct an Arctic Class 8 ice-breaker. In 1987 a contract was awarded to Versatile Pacific Shipyard Industries of Vancouver. A decision to develop an alternate propulsion system and a change in shipyard ownership have delayed the final shipyard proposals for construction. It is now anticipated that the construction contract will be in place early in 1990 and the Polar 8 can be conducting its first sea trials in the spring of 1994. It will be the most powerful ice-breaker in the world on a ship-to-ship basis.

The new ice-breaker will be 168 metres long with a propulsion power rating of 86,000 shaft horsepower. The ship is designed for rigorous, continuous year-round service over a 30-year life cycle and it has, as it must have, a designed built-in capability for self-repair for long periods of self-sufficiency operation in the north. Its mission, in addition to sovereignty, covers Arctic sea studies, escorting ships making voyages of national interest, logistic support for large-scale emergencies, and extended season and year-round support to marine traffic if and when it comes.

[Traduction]

leur style de vie et leurs régions de chasse et de pêche. Une entente afin que reprennent les activités de mise en valeur ne pourra être conclue que si les promoteurs et les exploitants des navires peuvent démontrer la sécurité de leurs pétroliers, une meilleure protection de l'environnement et une bien meilleure capacité de réagir en cas d'urgence.

Le brise-glace Polaire 8 a été cité dans des études nordiques comme étant l'un des éléments nécessaires sur le plan de la science et de la protection qui devraient précéder toute mise en valeur future des hydrocarbures et des mines. Les nations circumpolaires utilisent les brise-glaces comme plates-formes de souveraineté, de contrôle, d'escorte et d'appui aux travaux scientifiques dans l'Arctique et dans l'Antarctique. Le *Louis Saint-Laurent* est actuellement le plus gros brise-glace canadien, mais c'est un nain par rapport à la puissance des brise-glaces soviétiques et américains. Nous affectons normalement sept brise-glaces lourds dans l'Arctique pendant l'été. Ces brise-glaces appuient les ravitaillements de l'Est et de l'Ouest de l'Arctique, le transport de pétrole par navire et celui de minerais provenant de sites de l'Arctique supérieur, ainsi que des travaux océanographiques et hydrographiques d'autres ministères. Pendant les mois d'hiver, les brise-glaces vont faire du déglacage dans le Sud.

Cette carte représente l'ampleur de la couverture des brise-glaces pendant la brève saison d'été. La Garde côtière coordonne le ravitaillement des localités de l'Est de l'Arctique et des postes de la ligne DEW, le regroupement des cargaisons, l'affrètement des navires, et l'appui au débarquement sur les plages de cargaisons sèches et au déchargement de mazout au moyen de manches.

Vers la fin de 1985, après la traversée du passage du Nord-Ouest par le brise-glace américain *Polar Sea*, la Garde côtière canadienne a été chargée par le Cabinet de concevoir et de construire un brise-glace de classe Arctique 8. En 1987, un contrat a été imparti à *Versatile Pacific Shipyard Industries*, de Vancouver. La décision de mettre au point un autre système de propulsion et un changement de propriétaire du chantier naval ont retardé les propositions finales de construction. Le contrat de construction devrait être en vigueur au début de 1990, et le Polaire 8 devrait faire ses premiers essais en mer au printemps 1994. Ce sera le plus puissant brise-glace du monde.

Le nouveau brise-glace aura 168 mètres de long, et un pouvoir de propulsion pouvant atteindre 86,000 chevaux-vapeur. Le navire est conçu pour fournir un service rigoureux continu, 12 mois par an, pendant une période de 30 ans. Il est également muni d'un système incorporé d'autoréparation pour les longues périodes de navigation dans le Nord. Sa mission, en plus de la souveraineté, comprend les études en mer de l'Arctique, l'escorte de navires effectuant une traversée d'intérêt national, l'appui logistique pour les grandes urgences et l'appui douze mois par an et pendant la saison prolongée au trafic maritime.

[Text]

In summary, with the upgrading of the *Louis St. Laurent* in two years and with the Polar 8, Canada will acquire greatly increased capability to use the Northwest Passage on a year-round basis and to provide escort and, if necessary, deny entry to others who would use our Arctic waters.

Canada is a three-ocean circumpolar nation. The Coast Guard mandate is carried out in the Pacific, the Atlantic, and the Arctic Oceans, as well as in internal waters. There is a need to maintain a sovereignty presence, a government presence, and in time an enforcement presence in all of those waters, commensurate with the levels of commercial, foreign, and illegal activity. Thank you.

The Chairman: Thank you very much. That was an interesting presentation.

Mr. Blackburn (Brant): Mr. Quail, I have a few questions I would like to put to you. They are based on a specific problem on our west coast, but relate very much to our overall discussions with respect to the Coast Guard and its impact on the maintenance of security and sovereignty off our coasts.

• 1130

This also relates to a series of incidents that have occurred in the disputed waters at 54° 40' off the Pacific Coast. Now this treaty, the 54° 40' or Fight slogan, as you know, originated around the turn of the century with the battle over the demarcation line between Canadian and U.S. waters. I believe it was in 1903 that the treaty was drawn up and put the boundary at 54° 40'. The Americans since then have expanded their boundary for commercial reasons and territorial waters to 54° 30'. I believe the difference is disputed, but ships from both countries are allowed to fish in those disputed waters.

Last July 5 a Canadian fishing vessel, the *Viscount*, was seized while fishing in the disputed area, which we claim are Canadian waters. The skipper, Bruce Devereux, his crewman Brad Dean and Dean's 14-year-old daughter were abused by members of the U.S. Coast Guard, handcuffed and verbally threatened. Canadian Coast Guard was radioed and Devereux was assured that the Canadian government would back him up. The boat was then seized by U.S. authorities. It is still held. The Canadian government has still failed to come to the assistance of the Canadian fishermen. On the same day another vessel, the *Fonzie*, was seized as well.

My first question is: was the Canadian Coast Guard involved at this time? The fishermen out there have told a colleague of mine that the American fishing vessels had ample protection from their Coast Guard. They had video tapes of American Coast Guard vessels escorting U.S.

[Translation]

Bref, avec l'amélioration du **Louis Saint-Laurent* dans deux ans et le *Polaire 8*, le Canada acquerra une bien plus grande capacité d'utiliser le passage du Nord-Ouest pendant toute l'année et de fournir un service d'escorte, et, au besoin, de refuser l'entrée à d'autres navires qui voudraient utiliser nos eaux de l'Arctique.

Le Canada est un pays entouré par trois océans. Le mandat de la Garde côtière s'exerce dans le Pacifique, dans l'Atlantique et dans l'Arctique, de même que dans les eaux intérieures. Il est nécessaire de maintenir dans toutes ces eaux une présence du gouvernement, une présence pour faire valoir notre souveraineté et au besoin pour faire respecter cette souveraineté selon les niveaux d'activité commerciale, étrangère et illégale. Merci.

Le président: Merci beaucoup. Votre exposé était fort intéressant.

M. Blackburn (Brant): Monsieur Quail, j'ai quelques questions à vous poser. Elles portent surtout sur un problème spécifique de notre côte ouest, mais elles sont très pertinentes à notre discussion générale relativement à la Garde côtière et à sa participation au maintien de la sécurité et de la souveraineté au large de nos côtes.

Ma question porte également sur une série d'incidents qui se sont produits dans les eaux qui font l'objet d'un litige à 54 degrés 40 minutes au large de la côte du Pacifique. L'origine de ce traité, le slogan 54 degrés 40 minutes, ou c'est la guerre, comme vous le savez, remonte au début du siècle, lorsque a eu lieu la bataille au sujet de la ligne de démarcation entre les eaux canadiennes et américaines. Je crois que ce traité a été signé en 1903, établissant la frontière à 54 degrés 40 minutes. Les Américains ont depuis agrandi leurs eaux territoriales pour des raisons commerciales et repoussé la frontière à 54 degrés 30 minutes. Je crois que ces eaux territoriales font actuellement l'objet d'un litige, mais on permet aux navires des deux pays de pêcher dans cette zone.

Le 5 juillet dernier, un bateau de pêche canadien, le *Viscount*, a été saisi pendant qu'il pêchait dans la zone qui fait l'objet du litige et qui, à notre avis, fait partie des eaux canadiennes. Le capitaine, Bruce Devereux, son homme d'équipage, Brad Dean, et la fille de 14 ans de ce dernier ont été maltraités par des membres de la Garde côtière américaine, qui leur ont passé les menottes et leur ont fait des menaces verbales. Devereux a communiqué par radio avec la Garde côtière canadienne, qui lui a assuré que le gouvernement canadien l'appuierait. Le bateau a ensuite été saisi par les autorités américaines. Il est toujours entre leurs mains. Le gouvernement canadien n'est pas encore venu à l'aide des pêcheurs canadiens. Le même jour, un autre navire, le *Fonzie* a également été saisi.

Ma question est la suivante: la Garde côtière canadienne a-t-elle été mêlée à cet incident? Les pêcheurs ont dit à un de mes collègues que les bateaux de pêche américains avaient l'entière protection de leur garde côtière. Ils ont également des bandes vidéo des navires de

[Texte]

fishing vessels into Canadian waters—not the disputed waters, but the Canadian waters. They also had videotaped U.S. Coast Guard vessels coming close and fast alongside Canadian fishing ships and harassing them. They do not have any video tapes of any Canadian Coast Guard boats there when they needed them. How involved is the Canadian Coast Guard in this specific instance of maintaining Canadian sovereignty and the security of Canadian fishermen?

Mr. Quail: First of all I would perhaps move to the issue of the mandate. The mandate for enforcement of fishing regulations in Canada is the responsibility of the Department of Fisheries. They have their own fleet, and they are responsible for enforcement of the fishing regulations in Canadian waters.

As you noted in our presentation, our response or our support to the Department of Fisheries is on request, and on this particular occasion you are speaking of there was no involvement by Canadian Coast Guard vessels, nor were there any requests for it.

Were we aware that there was an incident going on? Yes, we were; we had picked this up via the radio station, had made that information available, and notified the Department of Fisheries. However, from a responsibility point of view, the responsibility is the responsibility of the Department of Fisheries. We are in a support role to them if they ask.

Mr. Blackburn: If a Canadian fishing boat asks you directly for support, do you have to get permission from the Department of Fisheries and Oceans before you can go?

Mr. Quail: Essentially we would go first to the Department of Fisheries and Oceans. That is correct.

Mr. Blackburn: You would not go to the aid of a fellow Canadian on a Canadian fishing boat that was in peril?

Mr. Quail: If the peril was by way of safety to life and limb from a search and rescue point of view, yes.

Mr. Blackburn: The U.S. Coast Guard is armed. In this particular case they showed their weapons. They handcuffed Canadian civilians. They in fact infringed upon their sovereignty and the Canadian Coast Guard knew that this was happening, or at least knew that these Canadian fishing boats were in trouble as a result of a foreign power's intervention in our own waters, and you still did nothing because you did not get permission from the Department of Fisheries and Oceans.

Mr. Quail: Mr. Chairman, we did pass the information on to the Department of Fisheries and we stood ready to assist them if they wanted some assistance. The responsibility for handling the incident then remains with the Department of Fisheries.

[Traduction]

la Garde côtière américaine escortant des navires de pêche américains dans les eaux canadiennes—non pas les eaux qui font l'objet du litige, mais bien les eaux canadiennes. Ils ont également des bandes vidéo de navires de la Garde côtière américaine s'approchant des bateaux de pêche canadiens pour les harceler. Ils n'ont aucune bande vidéo de bateaux de la Garde côtière canadienne intervenant lorsqu'ils en avaient besoin. Que fait la Garde côtière canadienne pour maintenir la souveraineté canadienne et assurer la sécurité des pêcheurs canadiens dans le cas qui nous intéresse?

M. Quail: D'abord, j'aimerais aborder la question du mandat. Au Canada, c'est le ministère des Pêches qui est responsable de l'application des règlements en ce qui concerne les pêches. Le ministère a sa propre flotte chargée d'assurer le respect de ces règlements dans les eaux canadiennes.

Comme nous l'avons précisé dans notre exposé, nous appuyons le ministère des Pêches lorsqu'il nous le demande, et en ce qui concerne l'incident en question, les navires de la Garde côtière canadienne ne sont pas intervenus et ils n'ont reçu aucune demande d'intervention.

Est-ce que nous savions qu'un incident était en train de se produire? Oui, nous le savions; nous avons capté la nouvelle à notre station de radio et nous en avons avisé le ministère des Pêches. Quoi qu'il en soit, cette responsabilité relève du ministère des Pêches. Nous sommes là pour les appuyer s'ils le demandent.

M. Blackburn: Si un bateau de pêche canadien vous demande directement de l'aide, devez-vous d'abord obtenir la permission du ministère des Pêches et Océans avant d'intervenir?

M. Quail: En principe, nous devons d'abord communiquer avec le ministère des Pêches et Océans. C'est exact.

M. Blackburn: Est-ce que vous ne vous porteriez pas au secours d'un compatriote sur un bateau de pêche canadien en péril?

M. Quail: Oui, nous le ferions si sa vie était en danger, d'un point de vue recherche et sauvetage.

M. Blackburn: La Garde côtière américaine est armée. Dans ce cas en particulier, ils ont montré leurs armes. Ils ont mis les menottes à des civils canadiens et ont en fait empiété sur leur souveraineté, et la Garde côtière canadienne savait ce qui se passait, ou du moins savait que ces bateaux de pêche canadiens étaient en difficulté suite à l'intervention d'une puissance étrangère dans nos eaux, et vous n'avez pourtant rien fait, parce que vous n'aviez pas obtenu la permission du ministère des Pêches et Océans.

M. Quail: Monsieur le président, nous avons transmis les renseignements au ministère des Pêches, et nous étions prêts à les aider s'ils nous l'avaient demandé. Il incombait donc au ministère des Pêches de régler cet incident.

[Text]

Mr. Blackburn: Did the Fisheries and Oceans people have any ships of their own in that area at that time?

Mr. Quail: I do not know, Mr. Chairman.

• 1135

Mr. Blackburn: Are your ships armed at any time?

Mr. Quail: No, they are not armed.

Mr. Blackburn: Under any circumstances.

Mr. Quail: Well, I should say that when we sometimes go north we carry rifles for protection if we put ships crew on the ice—protection from polar bears. Other than that, we do not carry arms.

Mr. Blackburn: Do you have any power to become peace officers at any time? Can you be delegated peace officers?

Mr. Quail: We have not been delegated peace officer power at this point. We essentially rely on the police jurisdictions in place across the country. It is an activity we are looking at with respect to undertaking limited police powers in the sense of enforcing such Canada Shipping Act regulations as small boat regulations. We do have that under consideration, but at the moment, we do not have those powers.

Mr. Blackburn: Does it not seem strange to you that one country's Coast Guard could be there in a supportive role for their nationals at sea while our Coast Guard is not there, and neither is our Fisheries and Oceans, that the other country's Coast Guard is armed and can effect arrests, and can in fact shackle people after arresting them, and we cannot? Do you see from a fisherman's point of view an unfairness here, that it is not an even playing field—if I can mix my metaphors—that the advantage is on the other side?

Mr. Quail: I am not sure I would think it is necessarily an unlevel playing field. I would put it that the evolution of the way in which the United States has evolved for the enforcement of some of their regulations is different from the way we have evolved it in Canada. In Canada we have essentially evolved, as it relates to the fisheries operation, that it is the Department of Fisheries that enforces that. They are equipped to do it and if they need some additional assistance, we can provide it. There are ways in which to put that into place.

Mr. Blackburn: Mr. Chairman, I would suggest that the Department of Fisheries is not equipped to handle that because those two boats are still impounded by the Americans. These fishermen, these operators have been denied their right to pursue their legal commercial activity. They are still waiting for External Affairs to respond to their letters, as a matter of fact. This is six months after the fact.

Finally, would Mr. Quail then not agree that perhaps a military vessel out there might have some impact on U.S.

[Translation]

M. Blackburn: Y avait-il des navires du ministère des Pêches et Océans dans cette zone à ce moment-là?

M. Quail: Je ne sais pas, monsieur le président.

M. Blackburn: Est-ce que vos navires sont parfois armés?

M. Quail: Non, jamais.

M. Blackburn: En aucune circonstance.

M. Quail: Peut-être devrais-je préciser que dans le Nord, il nous arrive d'emporter des carabines pour nous protéger des ours polaires, au cas où nous descendrions sur la glace. À part cela, nous ne portons pas l'arme.

M. Blackburn: Est-ce qu'il vous arrive de faire office d'agents de la paix? Peut-on vous déléguer des pouvoirs d'agents de la paix?

M. Quail: Jusqu'à présent, cela ne s'est jamais produit. En fait, le cas échéant, nous faisons appel à la police local. Nous considérons actuellement la possibilité d'assumer des pouvoirs policiers limités qui nous permettraient de faire respecter les règlements de la Loi sur la marine marchande du Canada, en particulier en ce qui concerne les petites embarcations. C'est une possibilité que nous étudions, mais pour l'instant, nous n'avons pas ces pouvoirs.

M. Blackburn: Vous ne trouvez pas étrange que la garde côtière d'un autre pays soutienne ses ressortissants en mer, une garde côtière armée qui peut effectuer des arrestations et passer des menottes et que, pendant ce temps, notre propre garde côtière brille par son absence, tout comme les gens de Pêches et Océans? Mettez-vous à la place de pêcheurs: ne trouvez-vous pas cela injuste? N'y voyez-vous pas un déséquilibre flagrant en faveur de nos voisins?

M. Quail: Il ne s'agit pas forcément d'un déséquilibre flagrant. En fait, l'application des règlements n'a pas évolué aux États-Unis comme elle a évolué au Canada. Ici, d'une façon générale, c'est le ministère des Pêches qui contrôle tout ce qui a trait aux pêches. Ils ont les moyens nécessaires et, le cas échéant, nous pouvons les aider. Tout cela fonctionne d'une certaine façon.

M. Blackburn: Monsieur le président, à mon avis, le ministère des Pêches n'a pas les moyens nécessaires, puisque ces deux bateaux sont toujours sous séquestre aux États-Unis. On refuse à ces pêcheurs, à ces exploitants, le droit de se livrer à leur activité commerciale légale. En fait, ils attendent toujours une réponse à leurs lettres au ministère des Affaires extérieures. Et pourtant, cela fait six mois.

Enfin, puisque la garde côtière et Pêches et Océans ne réussissent évidemment pas à se faire respecter par la

[Texte]

Coast Guard and U.S. fishermen, if Coast Guard and Fisheries and Oceans obviously do not have any impact?

Mr. Quail: I think in any incident that it is whoever would be responsible for that incident. . . that there is an escalation that has to be considered along the way, and there are various steps to escalate and respond to incidents.

Mr. Blackburn: Would you then agree that the presence of a frigate or a destroyer in those waters, when the situation is escalating or as it escalates, would be necessary?

Mr. Quail: I think that is essentially a pretty hypothetical question and I would rather react to it on the occasion the incident occurs—

Mr. Blackburn: It did occur.

Mr. Quail: —and then deal with it.

Mr. Blackburn: It occurred last July.

Mr. Quail: I understand that is the situation, but the responsibility for handling that incident was a responsibility of the Department of Fisheries. I am not privy to all the steps they went through in handling in. Therefore, I feel it is inappropriate for me to respond any further.

Mr. Blackburn: Finally, what is your personal view on this matter?

Do you think the Department of National Defence does have a role to play, in certain circumstances, in protecting fisheries people, fishing vessels, Canadian sailors, in Canadian waters, off both coasts?

Mr. Quail: I think National Defence vessels have been involved in enforcement of fishing regulations—not in the one you are talking about, but they have been involved in the enforcement of fishing regulations on past occasions. Undoubtedly, if it requires to be done again, it would happen. That would be my view.

• 1140

We have been involved in the enforcement of fishery regulations across the way in various locations; not the one in question. We have been involved in the pursuit and arrest of some vessels and things of that nature, and I anticipate we would be involved again. But again, that would be under the direction and at the request of Fisheries.

Mr. Blackburn: It seems like a lot of red tape involved in this right now.

The Chairman: Mr. Blackburn asked the question, Mr. Quail, and you mentioned that it was hypothetical, but the point that is not hypothetical deals with the point of capacity. In the situation as described, does Canada have the capacity within the Coast Guard or within the Department of Fisheries to be able to give the kind of

[Traduction]

garde côtière américaine et par les pêcheurs américains, ne pensez-vous pas, monsieur Quail, que la présence d'un bateau militaire serait plus efficace?

M. Quail: Tout dépend des incidents et des responsables dans chaque cas. Il ne faut pas oublier qu'on peut assister à une escalade, et il convient de réagir de façon progressive.

M. Blackburn: Dans ce cas, ne pensez-vous pas qu'au fur et à mesure de cette escalade, il faudrait envisager d'envoyer une frégate ou un destroyer dans ces eaux?

M. Quail: C'est une question terriblement hypothétique, et je préférerais attendre qu'un incident se produise. . .

M. Blackburn: Un incident s'est produit.

M. Quail: . . . pour prendre des mesures.

M. Blackburn: Cela s'est produit en juillet dernier.

M. Quail: Je comprends cette situation, mais elle relevait entièrement du ministère des Pêches. Je ne suis pas au courant de toutes les mesures qui ont été prises; c'est donc tout ce que je peux vous en dire.

M. Blackburn: Enfin, que pensez-vous personnellement de cet incident?

Pensez-vous que le ministère de la Défense nationale a un rôle à jouer, dans certaines circonstances? Pensez-vous qu'il est là pour protéger les pêcheurs, les bateaux de pêche, les marins canadiens dans les eaux canadiennes au large de nos deux côtes?

M. Quail: Il est arrivé aux bateaux de la Défense nationale de participer à l'application des règlements de pêche, non dans le cas que vous avez cité, mais c'est arrivé à d'autres occasions. Si cela s'avère nécessaire à nouveau, le ministère interviendra sûrement. Voilà mon opinion.

Il nous est souvent arrivé de participer à l'application des règlements de pêche, mais pas dans le cas que vous avez cité. Nous avons participé à des poursuites et arrêté des bateaux, etc.; j'imagine que cela se reproduira. Mais encore une fois, c'est toujours sous la direction et à la demande des Pêches.

M. Blackburn: À l'heure actuelle, les complications administratives semblent considérables.

Le président: Monsieur Quail, M. Blackburn vous a posé une question, et vous avez observé qu'elle était très hypothétique. Il y a une chose qui n'est pas hypothétique, il s'agit de la capacité. Dans la situation qu'on a décrite, est-ce que le Canada, la Garde côtière et le ministère des Pêches ont les moyens nécessaires pour protéger nos

[Text]

protection that would be required to assert our sovereignty within our waters?

Mr. Quail: That becomes a question, I guess, of what the threat is. If it is a military threat, our view is that it is best handled by the Department of National Defence. If it is a non-military threat and non-threatening, the way in which it is done at present by way of using the resources in place in either Fisheries or the Coast Guard... we have met a great number of the threats we have seen to date. Whether it is adequate... It is a long coastline.

The Chairman: I think that would be clearly understood by all committee members. In a hypothetical, very serious, science fiction type of threat obviously we do not have that capacity, nor would any other nation. But in terms of the threat as described, in the situation that existed last July, against that threat do we have the capacity to give the protection that would assure Canadians of their sovereignty within their waters?

Mr. Quail: On the specific question of the Prince Rupert area, normally what we would have deployed in that particular area is an offshore search-and-rescue vessel that is on patrol, and we would normally, depending on the time of the year and where we would be working with aids to navigation, have a large buoy tender; and we have a number of smaller craft in Prince Rupert. Those vessels are available to meet whatever demand is put on them, search and rescue, aids to navigation, assistance to the Department of Fisheries. We are not, as has been pointed out, in any sense armed, nor have we ever had any occasion when we have been working with the U.S. Coast Guard where we felt in any way threatened. Whatever problems we have had we have been able to work out.

Going back to your question, that is the kind of equipment we have in place in the Prince Rupert area. Whether that is enough... we believe it is enough to meet our mandate today.

The Chairman: You know the example Mr. Blackburn put before you. Is that an example that stands alone as an isolated case, or are there other examples of an equal nature of threat that you are aware of?

Mr. Quail: I am not aware of any other at least recent ones that would be similar to the one Mr. Blackburn has brought up this morning. We have been involved in Fisheries protection. There may be others that are there, but not ones that have come to my attention at this point.

Mr. Blackburn: I feel I should put the supplementary. It is really not a question. It is my information that the U.S. Coast Guard is on a continuing basis harassing Canadian vessels. It may not be every day, but on a year-to-year basis they are doing much more as far as Canadian sailors are concerned, fishermen are telling us, far more than simply "protecting the sovereign interests of their citizens". And the sovereign interests of our citizens are not being protected, either by the Coast Guard or by

[Translation]

ressortissants et affirmer notre souveraineté à l'intérieur de nos eaux?

M. Quail: Cela dépend probablement de la nature de la menace. S'il s'agit d'une menace militaire, nous considérons que le ministère de la Défense nationale est l'organe le mieux équipé. S'il s'agit d'une menace non militaire, s'il n'y a pas de danger à proprement parler, jusqu'à présent, notre système, qui fait appel au ministère des Pêches ou à la Garde côtière, a fonctionné chaque fois que cela a été nécessaire. Quant à savoir si c'est suffisant... Nos côtes sont très longues.

Le président: Tous les membres du Comité se rendent probablement compte de cet aspect-là. Il est certain que si la menace est excessivement grave, quelque chose qui relève un peu de la science-fiction, nous n'avons pas la capacité nécessaire, pas plus que les autres pays. Mais quand la menace est comparable à celle qu'on a décrite, la situation de juillet dernier, est-ce que nous sommes en mesure d'assurer la protection des Canadiens et de leur souveraineté à l'intérieur de leurs propres eaux?

M. Quail: À propos de Prince Rupert spécifiquement, en temps normal, il y a un bateau de recherche et de sauvetage qui patrouille au large dans la région et également, à certaines saisons, un gros bateau qui s'occupe de la pose et de l'entretien des bouées; nous avons aussi à Prince Rupert un certain nombre de bateaux plus petits. Ces bateaux sont disponibles quand on en a besoin, qu'il s'agisse de recherche et de sauvetage, d'aide à la navigation, d'aide au ministère des Pêches. Comme je l'ai déjà dit, nous ne sommes absolument pas armés, et d'ailleurs, il ne nous est jamais arrivé de nous sentir menacés quand nous travaillons avec la Garde côtière américaine. Chaque fois que nous avons eu des problèmes, nous avons pu les résoudre.

Je reviens à votre question; voilà donc les ressources dont nous disposons à Prince Rupert. Quant à savoir si c'est suffisant... pour l'instant, nous pensons que cela nous permet d'exécuter notre mandat.

Le président: À propos de l'exemple cité par M. Blackburn: est-ce que c'est un cas isolé, ou bien avez-vous connaissance d'autres incidents de même nature, des incidents qui représentent le même genre de menace?

M. Quail: Je ne vois pas d'autre incident comparable à celui que M. Blackburn a cité, du moins pas récemment. Nous avons été actifs dans le secteur des pêches, mais il y a peut-être d'autres exemples dont je n'ai pas eu connaissance.

M. Blackburn: Je me sens obligé d'ajouter quelque chose; il ne s'agit pas vraiment d'une question. On me dit que la Garde côtière américaine ne cesse de harceler les bateaux canadiens. Cela ne se produit peut-être pas tous les jours, mais d'après les marins canadiens, d'après les pêcheurs, ils ne se contentent vraiment pas de «protéger les intérêts souverains de leurs citoyens». Pendant ce temps, les intérêts souverains de nos citoyens ne sont pas protégés, ni par la Garde côtière, ni par Pêches et Océans,

[Texte]

Fisheries and Oceans, because of this harassment, and indeed boat seizures.

So it is not just an isolated incident. The boat seizures are, to the best of my knowledge. But the actual harassment is going on on a continuing basis.

• 1145

Mr. Rompkey (Labrador): I want to follow on with that same line of questioning, with the caveat to Mr. Quail that many of the questions we are going to ask him are uncalled for, unfair. But he knows that life is not fair. A lot of these questions, Mr. Chairman, are questions of policy. Mr. Quail could give us a personal opinion, but even then he might be treading on dangerous ground—he has a mandate.

So with that said, we still have to explore, with all our witnesses, the areas that Derek has opened up, and that is capacity and mandate. In the slides we heard the phrase “sovereignty exercised in control” and also that there would be a proposed enhanced role for law enforcement, maritime security, and sovereignty. Those are exactly the areas we have been looking at, except we have been looking at those enhanced roles for the military.

The area that I want to ask Mr. Quail to talk about—and I love to use this word every chance I get because it is an Ottawa word, and that is “interface”. I want to ask about the interface between the Coast Guard and the Solicitor General’s department, the Coast Guard and Fisheries, and the Coast Guard and National Defence.

It is clear in search and rescue. Search and rescue is fairly clear because you have the Armed Forces in charge and then all of these other departments that interface with the Armed Forces in a very direct way and with a very clear mandate. As far as I can tell, the policy in search and rescue is fairly clear, the mandate is fairly clear, the structure is fairly clear. But as far as I can see, in the other areas it is very unclear.

Derek has opened up a very good line of questioning. If you see something happening out there that is in Fisheries’ jurisdiction, you cannot really do anything about it; you have to ask Fisheries. If you see something happening in drugs, you really cannot do anything about it; you have to ask the Solicitor General. If you see something happening in the environment, you really cannot do anything about it; you have to ask the Minister of the Environment.

If we are going to have law enforcement, if we are going to have maritime security, if we are going to have sovereignty in mandate. . . in mandate, first of all, never mind capacity, because if we want to talk about capacity, the Polar 8 you have told us about is not coming onstream until 1994. We talked yesterday about various capacities that we had and did not have in the Arctic and

[Traduction]

et ce harcèlement permanent et ces saisies de bateaux en témoignent.

Ce n’est donc pas un incident isolé. Le bateau confisqué, oui, mais les exemples de harcèlement sont fréquents.

M. Rompkey (Labrador): Moi aussi, je veux poser des questions sur le même sujet. J’ajouterais, monsieur Quail, que vous ne méritez pas certaines des questions que nous vous posons, qu’elles sont injustes, mais ainsi va la vie. Nombre de ces questions, monsieur le président, sont des questions politiques. M. Quail peut nous donner son opinion personnelle, mais même là, il pourrait se retrouver en terrain dangereux—il a un mandat à remplir.

Cela dit, il reste qu’il nous faut continuer à étudier avec tous nos témoins cette question, soulevée par Derek, des moyens pour remplir ce mandat. Pendant la projection, vous avez parlé de «souveraineté assurée par la surveillance» et de missions de gendarmes en matière de sécurité maritime et de souveraineté. Ce sont justement les domaines qui nous intéressent, sauf que jusqu’à présent, nous ne les avons considérés que dans une optique militaire.

Ce dont je veux discuter avec M. Quail—et j’adore me servir de ce mot chaque fois que je le peux, car c’est du jargon outaouais—c’est d’«interface». Je veux qu’il me parle de l’interface entre la Garde côtière et le ministère du Solliciteur général, la Garde côtière et les Pêches, et la Garde côtière et la Défense nationale.

En termes de recherche et de sauvetage, il n’y a pas de problèmes. Les choses sont assez claires, puisque ce sont les Forces armées qui sont responsables, puis viennent collaborer avec les Forces armées tous ces autres ministères, de manière très directe et sur la base d’un mandat très clair. D’après ce que je peux voir, la politique de recherche et de sauvetage est relativement claire, le mandat est relativement clair et la structure est relativement claire. Mais d’après ce que je peux voir, ce n’est pas du tout le cas dans les autres domaines.

Derek a ouvert un débat très intéressant. Si vous voyez quelque chose qui concerne les Pêches, vous ne pouvez pas vraiment faire grand-chose sans avoir au préalable contacté les Pêches. Si vous voyez quelque chose qui concerne la drogue, vous ne pouvez pas réellement faire grand-chose sans avoir au préalable contacté le solliciteur général. Si vous voyez quelque chose qui concerne l’environnement, vous ne pouvez pas vraiment faire grand-chose sans avoir au préalable contacté le ministre de l’Environnement.

Si nous voulons faire respecter la loi, si nous voulons assurer la sécurité maritime, si nous voulons un mandat sur la souveraineté. . . un mandat, pour commencer, oublions les moyens, car si nous voulons parler de moyens, le Polaire 8 dont vous nous avez parlé n’entrera pas en service avant 1994. Nous avons parlé hier des divers moyens à notre disposition et de ceux qui nous

[Text]

off the east coast. And we have just come from a news conference—myself and Joe McGuire, and Derek, too—with PSAC about the role of Summerside and the Tracker aircraft in search and rescue. So let us not talk about capacity, let us just talk about mandate.

Is there not a need now, within Canada, if we are going to exercise law enforcement, maritime security and sovereignty, for new structures, for new ways of relating? I go back to the first point I made, that it is not your job to make policy in this country. But can you comment, to the degree that you can, on what suggestions you might make to your minister or to the Government of Canada if they were to ask about what new structures are needed to do law enforcement, maritime security, and sovereignty?

Mr. Quail: First, I want to clarify that from the point of view of enforcement of regulations as it relates to marine environment and ship-source pollution, that would very clearly be a responsibility of the Coast Guard, and we would enforce that.

It is quite correct that with respect to Fisheries patrols—

Mr. Rompkey: I hate to interrupt you, but with regard to capacity there was a story today in the *The Financial Post* saying—and it is important for us to put it all in context—that if a spill happened at Hibernia at the moment the Coast Guard would not be in a position to deal with the clean-up.

Mr. Quail: I am not sure what the reference was in the *The Financial Post* this morning. Is it a specific to today, or is it a general—

• 1150

Mr. Rompkey: I do not have it with me, but it was a task force report. However, I am deviating.

The Chairman: I was just going to say that. We have questions that the witness is about to respond to and I think it appropriate that he do so.

Mr. Quail: In response to the question of the enhanced role that we have looked at, we did note a number of areas that we have been studying underneath the enhanced role.

The first one was law enforcement. Essentially, our look at that one was a program where we would have a stepped-up enforcement of pollution regulations and we would also initially move into the area of small boat safety regulations—that is the police officer status that I referred to earlier—and we would also look at selective support of other government departments. An example of that, if it was appropriate in DOE and we could be of assistance to DOE, would be the enforcement of the Oceans Dumping

[Translation]

manquent dans l'Arctique et au large de la côte est. Et nous revenons tout juste d'une conférence de presse—moi-même, Joe McGuire, et Derek également—avec l'AFPC sur le rôle de Summerside et des Trackers dans la recherche et le sauvetage. Oublions les moyens et parlons uniquement mandat.

N'est-il pas désormais nécessaire, au Canada, si nous voulons assurer cette sécurité maritime et exercer cette souveraineté, de mettre en place de nouvelles structures, d'établir de nouveaux rapports entre les juridictions? Je reviens à mon premier commentaire: ce n'est pas vous qui dictez la politique de notre pays. Mais pourriez-vous nous dire quelles suggestions vous feriez à votre ministre, ou au gouvernement du Canada, s'il vous demandait quelles nouvelles structures doivent être mises en place pour faire respecter la loi, assurer la sécurité maritime et exercer notre souveraineté?

M. Quail: Premièrement, permettez-moi de vous dire qu'il ne fait absolument aucun doute que c'est la Garde côtière qui a la responsabilité de faire respecter les règlements concernant l'environnement maritime et la pollution due à la navigation, et que nous assumons cette responsabilité.

Il est exact qu'en ce qui concerne les patrouilles de Pêches...

M. Rompkey: Je suis vraiment désolé de vous interrompre, mais au niveau des moyens, selon le *Financial Post* d'aujourd'hui—et il importe de placer toute cette question dans son contexte—si un incident survenait à Hibernia, la Garde côtière ne serait pas en mesure d'intervenir efficacement.

M. Quail: Je ne sais pas exactement de quoi parle le *Financial Post* de ce matin. Ce commentaire se rapporte-t-il à la situation d'aujourd'hui, ou est-il de caractère plus général...

M. Rompkey: Je n'ai pas cet article avec moi, mais il s'agissait du rapport d'un groupe d'étude. Quoi qu'il en soit, je m'égare.

Le président: C'est exactement ce que j'allais dire. Le témoin était sur le point de répondre à certaines questions, et je crois qu'il serait bon de le laisser faire.

M. Quail: Pour répondre à votre question sur ces missions renforcées, nous avons noté les divers domaines dans lesquels nous pourrions être plus présents.

Premièrement, faire respecter la loi. Pour l'essentiel, nous avons pensé un programme permettant d'appliquer avec plus de sévérité les règlements anti-pollution et nous appliquerions également, au départ, les règlements de sécurité pour les petites embarcations—c'est ce statut d'officier de police dont j'ai parlé tout à l'heure—avec l'appui sélectif d'autres ministères du gouvernement. Par exemple, si cela convenait au ministère de l'Environnement et si cela pouvait l'aider, nous pourrions

[Texte]

Act—another example of where we would be looking at an enhanced mandate for the Coast Guard in law enforcement. We are not looking at becoming a police force.

Maritime security was somewhat of a secondary area, but it was an area where we have been looking at it because it may get worse, if you wish. Essentially, here was the monitoring of the IMO anti-terrorist guidelines, an emerging area. It is covered, but I would have to say that in our look it is a secondary issue. It is one where we would say, let us not forget that. But it is not one we want to look at carefully now.

On defence support, which would be a strengthening of our existing memorandum of arrangements and undertakings with the Department of National Defence, we presently have undertakings with them for times of armed conflict in the area of aids to navigation, of ship support, of vessel traffic management—three or four as set out in the memorandum of arrangements as to how we would operate.

The fourth area we would look at would be science and technology. Essentially, here was more surveillance and monitoring of the environment: could we help other departments in that particular area?

Finally, from a sovereignty point of view, a greater presence and patrol in the Arctic; a visible presence in surveillance for assistance to the RCMP, to Customs, or other government departments.

We do have a support role, for instance, to CEIC as it relates to illegal immigrants. We have been involved in that before, quite actively a couple of years ago. We have arrangements with them. Again, it would be greater presence and support to other departments, and that would mean sovereignty in the fact that you are there.

How would we approach it? We would look at it by conducting our patrols on more of a multi-mission basis. We would be looking at doing this probably at no charge to individual departments, but at a cost to us. If a specific demand arose from another government department then these would be done on an incremental cost basis, if dedicated ship time was required; in other words, it was something special where we were not there on patrol that they would like us to do.

We were looking at providing specific shore-side facilities and personnel by way of implication and that we would put all this into place by way of additional memoranda of undertakings.

What does this mean in the long run? We would wrap up our study. There would be some cost associated with it, and we would present that to ministers.

Mr. Rompkey: What do you anticipate is going to be the traffic in the Arctic? I mentioned the capacity to clean

[Traduction]

avoir la responsabilité de la Loi sur l'immersion de déchets en mer—ce serait un autre exemple de mandat supplémentaire pour la Garde côtière. Nous ne voulons pas devenir une force policière.

La sécurité maritime était un domaine quelque peu secondaire, mais c'est un domaine sur lequel nous nous sommes penchés, car il est toujours possible que la situation s'aggrave. Pour l'essentiel, il s'agissait de l'application des directives anti-terroristes, quelque chose de nouveau. C'est chose faite, mais je dois dire que pour nous, c'est une question secondaire. Nous ne voulons pas l'ignorer, mais nous ne voulons pas non plus y attacher trop d'importance maintenant.

Du côté de la défense, il y aurait renforcement de nos protocoles d'entente avec le ministère de la Défense nationale. Actuellement, en cas de conflit armé, selon ces protocoles, nous devons fournir une aide à la navigation, un soutien aux navires et gérer le trafic maritime—trois ou quatre responsabilités dont les modalités sont énoncées dans ces protocoles d'entente.

Le quatrième domaine envisagé est celui de la science et de la technologie. Pour l'essentiel, une surveillance et un contrôle accrus de l'environnement: comment aider les autres ministères dans ce domaine particulier?

Pour finir, sur le plan de la souveraineté, une plus grande présence, donc plus de patrouilles dans l'Arctique; une présence visible au niveau de la surveillance, en collaboration avec la Gendarmerie royale, les Douanes ou d'autres ministères gouvernementaux.

Nous jouons un rôle d'appoint, par exemple, auprès d'Emploi et Immigration au niveau des immigrants illégaux. Notre participation, entre autres, a été assez active, il y a un ou deux ans. Nous avons conclu des ententes. Encore une fois, cela se traduirait en une plus grande présence et un plus grand soutien apporté à d'autres ministères, et le simple fait d'être là consacrerait cette souveraineté.

Comment procéderions-nous? En confiant plusieurs missions à la fois à nos patrouilles. Probablement, nous le ferions sans facturer les ministères intéressés, mais à nos propres frais. En revanche, en cas de demande spécifique d'un ministère du gouvernement, nous lui facturerions nos dépenses supplémentaires si l'utilisation d'un de nos bâtiments spécialisés était nécessaire; autrement dit, si on nous demandait d'intervenir dans une zone que nous ne sommes pas en train de patrouiller.

Nous avons prévu des installations et du personnel le long des côtes devant faire l'objet de protocoles d'entente supplémentaires.

Qu'est-ce que cela signifie à long terme? Finir notre étude, calculer les coûts et présenter le tout aux ministres.

M. Rompkey: Qu'anticipez-vous comme trafic dans l'Arctique? J'ai parlé des moyens nécessaires pour faire

[Text]

up an oil spill at Hibernia, but the Beaufort Sea is going to come on stream at some point and there are other underwater resources in the Arctic. Have you looked ahead at all to see what capacity you might need in the future in the Arctic, in addition to the Polar 8 ice-breaker, simply to deal with the environmental issue?

Mr. Quail: No. I would have to say that our assessment at this point is that, with the completion of the major refit on the *Louis* and new propulsion systems and new bow, and with the addition of the Polar 8, that would, we think, meet our requirements in the foreseeable future. We have not looked beyond any construction or expansion of the fleet in the ice-breaker area.

• 1155

Mr. Hicks (Scarborough East): To summarize what Mr. Blackburn and Mr. Rompkey have asked, do you see any need for changes in the present policies, regulations, memoranda of understanding and so on? Do you see the need for any changes or amendments?

Mr. Quail: As the result of some recent developments over the last three, four or five years, we have upgraded some of our MOUs and we are continuing to work with them.

I cannot think of a specific at this point, but I think it is a continuous process. The one that comes to mind particularly is the one with Employment and Immigration as it relates to illegal immigrants. That is really quite new. Three years ago we were not engaged in it at all. I do see these being continuously upgraded as the world unfolds.

Mr. Hicks: That is good. You alluded to the Polar 8 and gave us the date of 1994. I forget whether that is on schedule or behind schedule. In addition to that, do you foresee it staying on schedule or do you see possibly 1995 when the time comes or 1996?

Mr. Quail: Let me simply say where it stands. At this time there is a new shipyard owner. The owner we started with has sold his interest and we have a new owner at the yard.

As a result, there was a requirement to step back and work with the new owner to allow him an opportunity to review the current design, which we think is very good, and to work of course with the price. The ball is now in his court to come forward with a firm fixed price for the vessel and for the construction of the vessel, how it will be done, and a model construction contract. It was originally anticipated we would receive it this week. We have not received it, but we believe we will receive it between now and the end of the year.

As soon as we have received it and put it into appropriate form for Cabinet, we would then go forward to Cabinet as per our direction to seek their approval to award the contract. The construction time is about four years. That is how we arrive at 1994. At this point we do

[Translation]

face à un accident à Hibernia, mais il y a la mer de Beaufort, dont les gisements seront bientôt exploités, et il y a d'autres ressources sous l'Arctique. Avez-vous fait des prévisions pour déterminer vos besoins futurs dans l'Arctique, en plus du brise-glace Polaire 8, simplement pour les problèmes d'environnement?

M. Quail: Non. D'après nos évaluations, une fois la modernisation du *Louis* terminée, avec ses nouveaux systèmes de propulsion, sa nouvelle proue, et avec le Polaire 8, nos besoins pour l'avenir immédiat devraient être satisfaits. Nous n'avons rien prévu au-delà de la construction ou de l'expansion de la flotte de brise-glaces.

M. Hicks (Scarborough-Est): Pour résumer les questions de M. Blackburn et de M. Rompkey, voyez-vous la nécessité de changements des politiques, règlements, protocoles d'entente, etc., actuels? Voyez-vous la nécessité de changements ou d'amendements?

M. Quail: A la suite de certains événements survenus au cours des trois, quatre ou cinq dernières années, nous avons actualisé certains de nos protocoles, et nous continuons à les actualiser.

Je ne peux pas vous donner d'exemple précis, mais cet exercice est permanent. Celui qui me vient en particulier à l'esprit est celui conclu avec Emploi et Immigration sur les immigrants illégaux. En réalité, il est assez nouveau. Il y a trois ans, nous n'étions absolument pas concernés. L'actualisation de ces protocoles est permanente.

M. Hicks: C'est très bien. Vous avez fait allusion au Polaire 8 et vous avez avancé la date de 1994. Je ne me souviens plus si c'est dans les délais ou s'il y a des retards. Pensez-vous que les délais seront respectés, ou envisagez-vous la possibilité de 1995, voire 1996?

M. Quail: Permettez-moi de vous dire simplement où en sont les choses. Pour l'heure, le chantier naval a changé de propriétaire. Le propriétaire avec lequel nous avons commencé a vendu ses intérêts, et nous avons un nouveau propriétaire.

En conséquence, il a fallu revenir en arrière et permettre au nouveau propriétaire d'étudier le projet actuel, qui, d'après nous, est excellent, et bien entendu discuter du prix. C'est à lui maintenant de proposer un prix ferme pour le bâtiment et pour la construction du bâtiment, comment il sera fait, et un contrat de construction de modèle. À l'origine, il était prévu que nous recevions cette proposition cette semaine. Nous ne l'avons pas reçue, mais nous croyons que nous la recevrons d'ici à la fin de l'année.

Dès que nous l'aurons reçue et que nous l'aurons mise sous la forme qui convient pour le Cabinet, nous demanderons au Cabinet d'approuver l'attribution du contrat. Le temps de construction est d'environ quatre ans. C'est comme cela que nous sommes arrivés à l'année

[Texte]

not see any other slippage against 1994, but that is our timeframe.

Mr. Hicks: I guess many things could happen in that four years, similar to some of the problems that developed in the first six frigates, even strikes and so on. I agree, we cannot try to foresee delays.

You say there are no armaments on any of your vessels. I seem to recall on the very first drawing I saw of the Polar 8 there was a gun mounted on the bow. My question is: on a ship like the Polar 8, do you foresee in the future permission to have a weapon?

Mr. Quail: Specifically with the Polar 8, the design will allow for the fitment of, but we will not include it. It will be there if it is decided that it is required. It is fitted for but not with, in other words.

Mr. Hicks: Yes. I am glad to hear at least you are making provision for it anyway.

The Trackers are being cut back. I am not familiar with what ships or boats the RCMP have at their disposal. I am not sure exactly how you co-operate with them on surveillance. Two questions: do you see additional surveillance on your part because the tractors are being cut back? And since you have been working so closely together, one question we asked yesterday was: were you consulted at any time about cutting back the tractors and what it would do to the extent of surveillance that we attempt to undertake in the north?

Mr. Quail: Just in the north?

• 1200

Mr. Hicks: No, you can talk about a lot of them.

Mr. Quail: Our main surveillance platform is essentially the contract that we have for ice reconnaissance. It is a large contract from our point of view—it is somewhere between \$15 million and \$20 million a year—for ice reconnaissance, and that is for ice reconnaissance in the north and also in the south during the winter, in the Gulf of the St. Lawrence and off the east coast of Labrador and Newfoundland. That is a big operation for us and an important operation for us to support—not only our own ships as they ply the waters and the ice, but also the commercial side and, in that sense, it is a reflection of sovereignty.

The question of whether we need additional surveillance is being looked at at this particular point, perhaps not so much in the area of sovereignty as in the area of pollution control. That is an active issue that we are looking at inside of the department and I believe it is also an issue that is being considered by the public review panel which is currently looking into tanker safety in Canada. So I believe that question is being considered on

[Traduction]

1994. Pour le moment, nous ne voyons pas d'autre raison que cela ne reste pas 1994; c'est notre calendrier.

M. Hicks: Beaucoup de choses peuvent arriver pendant ces quatre ans, analogues à certains des problèmes ayant frappé les six premières frégates, voire même des grèves, etc. Je conviens avec vous qu'essayer de prévoir des retards est impossible.

Vous dites qu'aucun de vos bâtiments n'est armé. Il me semble me souvenir que sur le premier dessin que j'ai vu du Polaire 8 il y avait un canon en proue. Sur un bateau comme le Polaire 8, envisagez-vous de demander l'autorisation de l'armée?

M. Quail: Pour ce qui est du Polaire 8, l'emplacement pour un canon est prévu, mais il ne sera pas inclus. Il ne sera installé que s'il est décidé que c'est nécessaire. En d'autres termes, un canon est prévu, mais il n'y en aura pas.

M. Hicks: Oui. Que ce canon puisse être installé, c'est déjà beaucoup pour moi.

Le nombre de Trackers est réduit. Je ne connais pas les bateaux ou les navires à la disposition de la Gendarmerie royale. Je ne sais pas exactement comment vous collaborez avec eux en matière de surveillance. Deux questions: pensez-vous qu'on vous confiera plus de missions de surveillance à cause de cette réduction du nombre de Trackers? Et puisque vous travaillez en étroite collaboration, une question que nous leur avons posée hier: avez-vous jamais été consultés sur la réduction du nombre de Trackers, et quelles seront les conséquences sur la surveillance dans le Nord?

M. Quail: Simplement dans le Nord?

M. Hicks: Non, pas seulement dans le Nord.

M. Quail: Notre plate-forme principale de surveillance est essentiellement notre contrat de repérage de la glace. Notre point de vue, c'est un gros contrat—cela représente de 15 à 20 millions de dollars par an—pour le repérage de la glace, et c'est pour ce repérage de la glace dans le Nord, et aussi dans le Sud pendant l'hiver, dans le golfe du Saint-Laurent et au large de la côte est du Labrador et de Terre-Neuve. C'est une grosse opération pour nous et une opération importante non seulement pour nos propres bateaux qui se déplacent dans ces eaux et dans cette glace, mais aussi pour la navigation commerciale et, dans cette mesure, c'est un signe de notre souveraineté.

Quant à la nécessité de surveillance supplémentaire, cette question est actuellement étudiée, peut-être pas tant sur le plan de la souveraineté que sur celui du contrôle de la pollution. C'est une question actuelle, que nous étudions au sein du ministère, et je crois que c'est également une question qui est étudiée par le comité d'examen public qui examine en ce moment les problèmes de sécurité touchant les super-pétroliers au

[Text]

two fronts, but what is driving it at this point is a consideration for enhanced pollution surveillance.

Are we looking at it? Yes. We have one fixed-wing aircraft and essentially at the moment it operates in the Great Lakes, down the St. Lawrence, and a bit into the Gulf. It is getting a bit tired—because it is a DC-3—so we are looking at a replacement. We are looking at it as a replacement in the context of pollution patrols for the Great Lakes as part of the agreement that we have with the United States. But we also want to use it in the winter for ice surveillance. We are looking at it in the larger context or the forward-looking context, if you wish, in terms of pollution surveillance not only in the St. Lawrence, Great Lakes and the Gulf, but also on both coasts. We are looking into whether there is sufficient justification for stepping up our surveillance. That will come forward I think in 1990, at some point.

Mr. Hicks: I am glad you told us what kind of aircraft it was, because it made reference to one aircraft and I was not sure which kind it was. I am sorry to hear it is a DC-3.

Mr. Quail: It works very well.

Mr. Hicks: Yes, they all have.

I then assume that the cutting of the Trackers provided a bit of a hardship for not only the Department of National Defence but also for yourselves.

The Chairman: I want to follow up on something Mr. Hicks was asking. When you talk about pollution, I get a sense that what we are most frequently talking about is the oil slicks that may come from a ship deliberately dumping fuel or oil, or one that for mechanical reasons is leaking. To what extent is there a concern in Canada from the hauling of garbage from, say, the eastern or western seabords of the United States? We see those scenes on television. Do they ever move into Canadian waters with those barges and just unload?

Mr. Quail: From my recollection, I do not have any indication of reports of that nature. We had oil from the United States arrive on the beaches of the west coast of Vancouver Island on January 3, but that was because of a barge breaking up off the coast of the United States. But is there debris that comes ashore? The answer to that is, yes, some does come ashore, but I do not think that is the barge question. It is from ships perhaps transiting in the great circle route.

The Chairman: So basically what you are saying is that it not an issue about which Canada needs to be worried—the international dumping of garbage—at least as far as our waters are concerned.

Mr. Quail: Not at this point anyway. I am not aware of any need for it.

Mr. Hicks: I did not get an answer as to whether the Coast Guard was consulted prior to the cutting of the Trackers.

[Translation]

Canada. Cette question est donc étudiée sur deux fronts, mais pour le moment, ce qui importe le plus, c'est de renforcer la surveillance anti-pollution.

Est-ce que nous l'envisageons? Oui. Nous avons un avion à ailes fixes et, en ce moment, pour l'essentiel, il patrouille les Grands lacs, descend le Saint-Laurent et un peu le golfe. Il commence à être un peu fatigué—c'est un DC-3—et nous cherchons à le remplacer. Nous cherchons à le remplacer dans le contexte des patrouilles anti-pollution des Grands lacs, dans le cadre de notre accord avec les États-Unis. Mais nous voulons aussi l'utiliser l'hiver pour surveiller le mouvement des glaces. Nous l'envisageons dans un contexte plus large ou dans un contexte d'avenir, si vous voulez, en termes de surveillance anti-pollution non seulement dans le Saint-Laurent, les Grands lacs et le golfe, mais aussi sur les deux côtes. Nous essayons de déterminer si un accroissement de notre surveillance se justifie. Nous le saurons, je pense, en 1990.

M. Hicks: Je suis heureux que vous nous ayez donné le type de cet appareil, car dans la référence, il n'en était pas question. Je suis désolé d'entendre que c'est un DC-3.

M. Quail: Il marche très bien.

M. Hicks: Oui, ils ont tous très bien marché.

Je suppose que la réduction du nombre de Trackers a créé des problèmes non seulement pour le ministère de la Défense nationale, mais également pour vous.

Le président: Je tiens à revenir sur un point soulevé par M. Hicks. Lorsque vous parlez de pollution, j'ai l'impression que la plupart du temps, nous parlons de nappes de pétrole provoquées par des déversements délibérés ou résultant de fuites pour des raisons mécaniques. Le Canada doit-il s'inquiéter du transport d'ordures à partir des côtes est ou ouest des États-Unis? Nous en voyons les images à la télévision. Est-ce qu'ils entrent dans les eaux canadiennes avec ces péniches et déversent simplement leur contenu?

M. Quail: À ma connaissance, je n'ai jamais vu de rapports de ce genre. Nous avons eu du pétrole des États-Unis qui a atterri sur les plages de la côte ouest de l'île de Vancouver le 3 janvier, mais c'est parce qu'une péniche s'était cassée en deux au large de la côte des États-Unis. Mais y a-t-il des débris qui atterrissent sur nos rives? Oui, cela arrive, mais je ne pense pas que cela ait quoi que ce soit à voir avec les péniches. Ils proviennent de bateaux qui suivent l'itinéraire du grand cercle.

Le président: Donc, en gros, vous dites que ce n'est pas une question dont le Canada doit s'inquiéter—la décharge internationale d'ordures—tout du moins en ce qui concerne nos eaux.

M. Quail: Pas pour le moment, de toute façon. Je n'en vois pas la nécessité pour le moment.

M. Hicks: Vous ne m'avez pas dit si la Garde côtière avait ou non été consultée avant la réduction du nombre de Trackers.

[Texte]

Mr. Quail: I do not recall being consulted, no.

• 1205

Mr. Darling: Welcome, Mr. Quail. I think I mentioned this the last time, and it is worthy of note again. You are the admiral of the biggest navy in Canada. What is it? Some 300 ships, give or take?

Mr. Quail: It depends on how you count it, Mr. Darling. We have 43 large ships, including the ice-breakers, and about 40 SAR cutters. Then we have quite a few other smaller vessels; about 200. I guess the figure would be around 300, depending on where you wanted to start counting, yes.

Mr. Darling: Mr. Hicks mentioned the DC-3 that does surveillance on the Great Lakes. Where is it based, Trenton?

Mr. Quail: No, it actually flies out of here. It flies out of Ottawa Airport. Then we would stage it depending on where it is we would like it to work. But its home base is actually Ottawa.

Mr. Darling: The Coast Guard—and this came as a surprise to me—has approval for... and I am thinking of the inland lakes, the Great Lakes and even the smaller lakes, the Muskoka Lakes, where marinas are constructed—a good many around the area. I had a group of cottagers very, very unhappy that a marina was going to be based on the Muskoka Lakes. They said that the Coast Guard could block that as a navigational hazard. Now, a marina with 50 or 60 slips on Muskoka Lake near the town of Gravenhurst is not going to create any navigational hazard. In my view, if the town of Gravenhurst, in which it is located, approved it, and if the Ministry of the Environment of Ontario, which I would think would have input, would approve it, there would be little likelihood the Coast Guard would not give approval too.

Mr. Quail: Essentially it is pretty well as you have said. Our responsibility under the Navigable Waters Protection Act—and it is a delegated authority from our minister—is that if you want to build something into the water, you should apply to the Coast Guard under the Navigable Waters Protection Act. Our sole responsibility here is to ensure we protect the right of navigation. So if it does not interfere with navigation, that is all we would say.

Mr. Darling: I see. It would not be on the aesthetic value or keeping it... As you know, Mr. Quail, once summer cottagers are located on a lake, if they had their way they would not let another outsider get on the lake and build a cottage. They would probably not even allow an extra boat on the lake.

[Traduction]

M. Quail: Je ne me souviens pas avoir été consulté, non.

M. Darling: Bienvenue, monsieur Quail. Je crois l'avoir mentionné la dernière fois, et je crois qu'il vaut la peine de le rementionner. Vous êtes l'amiral de la plus grosse flotte du Canada. Combien cela représente-t-il? Quelque 300 bateaux, à un ou deux près?

M. Quail: Cela dépend comment vous comptez, monsieur Darling. Nous avons 43 gros bâtiments, y compris les brise-glaces, et environ 40 embarcations de recherche et de sauvetage. Ensuite, nous avons un certain nombre d'autres petits bâtiments, environ 200. Je crois que le chiffre tourne aux alentours de 300, en fonction de ce que vous voulez compter, oui.

M. Darling: M. Hicks a parlé du DC-3 qui assure la surveillance des Grands lacs. Où est-il basé? À Trenton?

M. Quail: Non; en fait, il est basé ici. Il est basé à l'aéroport d'Ottawa. Il est basé à d'autres endroits en fonction du travail qu'il doit faire, mais sa véritable base, c'est Ottawa.

M. Darling: La Garde côtière—et cela m'a surpris—à l'approbation pour... Et je parle des lacs intérieurs, des Grands lacs, et même des petits lacs, des lacs de Muskoka, où des ports de plaisance sont construits—pour beaucoup dans la région. J'avais un groupe de résidents de chalets qui étaient très mécontents qu'un port de plaisance soit construit dans les lacs de Muskoka. Ils disaient que la Garde côtière l'empêcherait comme danger pour la navigation. Or, un port de plaisance avec 50 ou 60 places sur le lac Muskoka, près de la ville de Gravenhurst, ne va pas créer de danger pour la navigation. À mon avis, si la ville de Gravenhurst, où il est situé, l'approuvait et si le ministère de l'Environnement de l'Ontario, qui, à mon avis, devrait donner son avis, l'approuvait, il serait fort peu vraisemblable que la Garde côtière ne donne pas également son approbation.

M. Quail: Pour l'essentiel, c'est pratiquement comme vous venez de le dire. Notre responsabilité selon la Loi sur la protection des eaux navigables—et c'est un pouvoir délégué de notre ministre—c'est que si vous voulez construire quelque chose dans l'eau, il faut faire une demande auprès de la Garde côtière, conformément à la Loi sur la protection des eaux navigables. Notre seule responsabilité en l'occurrence est de nous assurer que le droit à la navigation est protégé. Donc, s'il n'y a pas d'interférence avec la navigation, notre intervention s'arrête là.

M. Darling: Je vois. Il n'y a pas de considération esthétique ou de maintien... Comme vous le savez, monsieur Quail, une fois que les résidents des chalets d'été sont installés auprès de leur lac, si on les laissait faire, personne d'autre n'aurait le droit de construire un autre chalet. Ils ne permettraient même pas probablement un autre bateau sur le lac.

[Text]

Mr. Hicks: That is just in your riding, Stanley.

Mr. Darling: Well, I do not know about that.

Mr. Quail: We were talking briefly about some labour troubles and the strike, which I am not too familiar with, other than that there is a certain area where feel they are getting the short end of the stick. I am just wondering how negotiations are. I am well aware that at the Coast Guard base in Perry Sound, which is in my riding, they are on the picket line.

Mr. Quail: The ship's crew, which is represented by the Public Service Alliance and UCTE, have been on strike now for about 10 days. There are picket lines across the country, from St. John's to Victoria and in Prince Rupert. The union has agreed it would maintain search-and-rescue service. To date it has honoured that. We have met, as far as I know, all the search-and-rescue requirements across the country.

About the aids-to-navigation vessels and the ice-breakers, they are tied up, except for the *Macdonald*, which is on her way home from the Arctic. She was doing some escort work in the Arctic just last week. She is on her way home now. So the search-and-rescue vessels are working.

On the question of where we stand on negotiations, as you know, the employer is the Treasury Board. It is responsible for the negotiations. At this point I am not aware that they have got back to the bargaining table. But I think efforts are being made to see if we cannot get back to the bargaining table to come to a solution.

Mr. Darling: Mention was made of the Polar 8, Mr. Quail. When is the first piece of iron going to be welded together? I know they do not lay keels any more; maybe they will with this.

• 1210

Also, thinking back, I am picking a figure out of the air that the cost of it is around \$600 million. Just for the record, it might be of interest to know when it is going to be started, because I think back to years ago when they started the frigate program; they talked about it for three or four years and, my God, a keel was never laid because they build them like tin biscuit boxes and join them together now.

Mr. Quail: Starting at the end, perhaps, we do not have the build strategy from the shipyard yet, but we can anticipate that it will probably be put together in a modular fashion.

Mr. Darling: That is what I thought.

Mr. Quail: They have not finalized their plan, but that would be our anticipation.

[Translation]

M. Hicks: Seulement dans votre circonscription, Stanley.

M. Darling: Ça, je n'en sais rien.

Monsieur Quail, nous avons parlé brièvement de certains conflits de travail, de grèves, que je ne connais pas trop bien, si ce n'est que pour une certaine question, ils estiment avoir le mauvais bout du bâton. Je me demande simplement où en sont les négociations. Je sais très bien qu'à la base de la Garde côtière de Perry Sound, qui se trouve dans ma circonscription, il y a un piquet de grève.

M. Quail: L'équipage du bateau, qui est représenté par l'Alliance de la Fonction publique et l'UCET, est en grève maintenant depuis environ dix jours. Il y a des piquets de grève un peu partout au pays, de Saint-Jean de Terre-Neuve à Victoria et Prince Rupert. Le syndicat a accepté de maintenir le service de recherche et de sauvetage. Jusqu'à présent, il a respecté sa parole. Je crois que nous avons répondu à toutes les demandes de recherche et de sauvetage.

Pour ce qui est des bâtiments d'aide à la navigation et des brise-glaces, ils sont à quai, sauf le *Macdonald*, qui fait route depuis l'Arctique vers son port d'attache. Il faisait du travail d'escorte dans l'Arctique encore la semaine dernière. Il est en route vers son port d'attache maintenant. Les bâtiments de recherche et de sauvetage sont donc au travail.

Quant à l'état des négociations, comme vous le savez, l'employeur est le Conseil du Trésor. C'est lui le responsable des négociations. Pour le moment, que je sache, ils ne sont pas retournés à la table des négociations. Mais je crois que des efforts sont faits pour voir si nous ne pourrions pas revenir à la table des négociations pour parvenir à une solution.

M. Darling: On a parlé du Polaire 8, monsieur Quail. Quand la première pièce de métal sera-t-elle soudée? Je sais qu'aujourd'hui, on ne pose plus de quilles; peut-être le fera-t-on dans ce cas-ci.

Aussi, j'ai à l'esprit le chiffre arbitraire d'environ 600 millions de dollars. Aux fins du compte rendu, il serait peut-être intéressant de connaître la date de mise en chantier. Je me souviens, il y a plusieurs années, on avait parlé du programme de frégates pendant trois ou quatre ans. Aucune quille n'a été posée, parce qu'aujourd'hui, on construit les navires par modules, qui ressemblent à des boîtes à biscuits en tôle.

M. Quail: Commençons d'abord par votre dernière question. Nous n'avons pas encore reçu le plan de construction du chantier naval, mais il est très probable que le brise-glace sera construit par modules.

M. Darling: C'est bien ce que je croyais.

M. Quail: Les plans ne sont pas encore terminés, mais nous croyons qu'il s'agira d'une construction par modules.

[Texte]

With respect to awarding of the contract, we are looking forward to awarding the contract early in 1990; that would probably be in the early spring. When the first steel would arrive I really cannot tell you until we see the building strategy, but I would anticipate that we would probably start to see steel in the yard six to nine months after that.

With respect to the cost, the target for the company to meet is \$389 million.

Mr. Darling: It is lower then.

Mr. Quail: It depends on how you count it, because there are also additional costs on the program. There is the construction contract, and on top of that we pay federal sales tax, we pay the Department of Supply and Services for their services, we have some government-owned equipment that we would put into the program, and we also have our own program costs. So by the time you put that on top of the construction contract, you are looking at a figure in the area of \$500 million.

One of the issues that is ongoing with the new owner, obviously, is that we are negotiating with him to get the price down, because his price at the moment is greater than that amount. That is part of the negotiations that are ongoing with our technical team, with Carolyn, Dave, and the rest of our people.

Mr. Darling: With respect to the oil spills, of which there have been some terrible ones—and, let us not kid ourselves, you never know what the future holds either—as soon as there is an oil spill, who is the first one on the scene, Environment or your department?

Mr. Quail: From a ship-source point of view, the responsibility is the Coast Guard's.

Mr. Darling: You are the first one and have the responsibility?

Mr. Quail: That is right. I do not want to take the responsibility away from the owner of the ship, though.

Mr. Darling: No, no.

Mr. Quail: But, from a government point of view, the responsibility is the Coast Guard's.

Mr. Darling: With the Exxon *Valdez* then, it was the Canadian Coast Guard that was number one on the scene, or close to the scene, protecting Canada's interests?

Mr. Quail: It would have been our responsibility to do that.

M. Marc Ferland (député de Portneuf): M. Quail, je n'envie pas votre emploi d'administrateur d'un des plus importants ministères. En vous écoutant, je me sens de moins en moins en sécurité. Je vous explique pourquoi.

Si j'ai bien compris, vous êtes du ministère des Transports et vous devez travailler avec Emploi et Immigration. Vous devez négocier des protocoles d'entente avec le ministère des Pêches et des Océans, celui

[Traduction]

Pour ce qui est du contrat de construction, nous prévoyons l'accorder au début de 1990, probablement tôt au printemps. Je ne saurais vous dire, sans avoir vu le plan de construction, à quel moment l'acier commencera à arriver, mais en toute probabilité, ce serait dans les six à neuf mois après la signature du contrat.

En ce qui a trait aux coûts, l'entreprise doit viser le chiffre cible de 389 millions de dollars.

M. Darling: Les coûts sont donc moindres.

M. Quail: C'est en fonction de la méthode de calcul, parce que le programme comporte également des coûts qui viennent s'ajouter au contrat de construction. Il y a la taxe de vente fédérale, les services fournis par le ministère des Approvisionnements et Services, le matériel gouvernemental que nous affecterons au programme, ainsi que nos propres frais reliés au programme. Tous ces frais supplémentaires portent le coût de construction à environ 500 millions de dollars.

Nous sommes actuellement en pourparlers avec le nouveau propriétaire pour tenter de lui faire baisser son prix, qui est supérieur à ce montant. Ces pourparlers font partie des négociations entreprises par notre équipe technique, c'est-à-dire Carolyn, Dave et leurs collègues.

M. Darling: Parlons maintenant des déversements de pétrole. Par le passé, il y a eu des déversements désastreux, et il faut bien avouer qu'on ne sait pas ce que nous réserve l'avenir. Dans le cas d'un déversement, qui est le premier arrivé, Environnement Canada ou votre ministère?

M. Quail: La Garde côtière est responsable de tout déversement provenant d'un navire.

M. Darling: C'est à vous d'arriver les premiers; c'est à vous la responsabilité?

M. Quail: C'est exact. Je ne voudrais cependant pas minimiser la responsabilité du propriétaire du navire.

M. Darling: Non, non.

M. Quail: Du point de vue du gouvernement, les déversements sont la responsabilité de la Garde côtière.

M. Darling: Dans le cas du *Valdez* d'Exxon, la Garde côtière canadienne était sur place, ou à proximité, pour protéger les intérêts du Canada?

M. Quail: C'était notre devoir.

Mr. Marc Ferland (Portneuf): Mr. Quail, I do not envy your position of administrator in one of our most important departments. However, in listening to you, I have begun to feel less and less secure. Let me tell you why.

If I understand you correctly, you are with the Department of Transport and must work with Employment and Immigration. You are required to negotiate memorandums of understanding with Fisheries

[Text]

du Solliciteur général concernant la GRC, la Défense nationale et le ministère de l'Environnement. Voilà beaucoup de monde. Vous devez passer plus de temps à négocier avec vos collègues des autres ministères qu'à vous concentrer à essayer d'améliorer la sécurité de nos côtes.

Je reviens à la question de départ soulevée par M. Blackburn qui nous donnait l'exemple du pêcheur. S'il rencontre un sous-marin ou un navire inconnu, il devrait appeler l'Armée à son secours. Par ailleurs, il faudra que celle-ci s'assure que l'intervention ne relève pas de la garde côtière parce que c'est un bateau de pêche qui appelle au secours.

• 1215

Je me mets dans la peau du simple Canadien, du simple citoyen. Je vous jure que je ne me sens pas en sécurité. Puisqu'on parle de souveraineté, ne croyez-vous pas que votre principal mandat est d'assumer notre souveraineté? Et, dans le cadre de la souveraineté, est-ce qu'on ne devrait pas regrouper en une seule entité l'ensemble des intervenants?

Je ne parle pas de relever de six ministères. On l'appellerait le ministère de la souveraineté où comme on le voudra. Mais, est-ce qu'on ne devrait pas retrouver au même endroit tout ce beau monde qui assure ma sécurité, ma souveraineté?

Ce n'est pas une question facile! Vous êtes un des six ministères dont j'ai parlé; j'en ai peut-être oublié. Si j'en ai oublié, j'aimerais que vous me citiez les autres ministères avec lesquels vous devez négocier des accords.

Dans un tel contexte, je risque d'attendre longtemps pour les services de mon propre pays.

The Chairman: I think the question is an excellent one. It is also the case that it may not be a question it is your responsibility to respond to, Mr. Quail. It may go to another person in another place. But you are free to respond.

Mr. Quail: I would like to respond at least on a couple of points. First, we believe from the point of view of meeting the challenges facing Canada... wartime challenges and armed warships are best dealt with by National Defence. Peacetime challenges by unarmed and essentially non-military ships are generally dealt with by civilian government ships. We think that is an appropriate way to do it.

At present there are essentially two non-military fleets in the country. One belongs to the Department of Fisheries and the other belongs to the Canadian Coast Guard. It is true—and I hope I have not belaboured the MOUs that are in place—they do take time. But they have been developed over a long period of time, and I think they essentially work. So in that sense, whenever there is a search-and-rescue incident, the centres respond, the aircraft responds, the Coast Guard ships respond, and if

[Translation]

and Oceans, the Solicitor General for the RCMP, National Defence and Environment Canada. That is a lot of people. You must spend more time negotiating with your counterparts in other departments than working on improving security along our shores.

I would like to go back to Mr. Blackburn's initial question about the case of the fisherman. If he was to come upon a foreign submarine or vessel, he would have to call the army for help. And the army would have to make sure that the encounter does not fall under the responsibility of the Coast Guard because the vessel calling for help is a fishing vessel.

I am placing myself in the shoes of the average Canadian, the average citizen, and let me tell you, I do not feel secure. Since the issue here is sovereignty, do you not think that it is your main duty to protect our sovereignty? And again with respect to sovereignty, should we not bring all the organizations involved together as a single entity?

I am not talking about an entity reporting to six departments. We could call it the sovereignty department, or whatever. Should not all the people involved in ensuring our security and our sovereignty not all be located under one roof?

It is not an easy question! You are one of the six departments I mentioned, although I may have forgotten some. If I have, I would like you to tell me which are the other departments with whom you enter into agreements.

Given the existing situation, I may have to wait a long time for assistance from my own country.

Le président: Voilà une excellente question. Il se peut que ce ne soit pas à vous d'y répondre, monsieur Quail. Il nous faudrait peut-être la poser à quelqu'un d'autre, mais sentez-vous tout de même libre d'y répondre.

M. Quail: J'aimerais toucher à au moins deux ou trois points. D'abord, pour ce qui est des provocations visant le Canada... les provocations en temps de guerre et les navires de guerre sont du ressort du ministère de la Défense nationale. Les provocations en temps de paix de la part de navires non armés et non militaires relèvent généralement de la marine civile. Voilà à notre avis la meilleure marche à suivre.

A l'heure actuelle, le Canada compte essentiellement deux flottes non militaires, une appartenant au ministère des Pêches et l'autre à la Garde côtière canadienne. Il est vrai qu'il nous a fallu beaucoup de temps pour négocier les protocoles d'entente existants, et j'espère n'avoir pas trop insisté sur ce point. Mais ces protocoles ont été élaborés sur une longue période et, à mon avis, fonctionnent bien. Donc, dans les cas de recherche et sauvetage, il y a réponse de la part des centres, de

[Texte]

we need fisheries vessels, they respond; and I think it works well. It is not a question of not working.

About cost-effective solutions to ensure we have one group that looks after everything, that will be a decision for ministers. It is a policy issue. But certainly at this time I would have to say the division as we see it between wartime challenges and the military and peacetime challenges it is an effective split, and when we need assistance from one or the other, I believe it is in place.

Mr. Ferland: Merci. Je comprends que la question qui vous est posé n'est pas facile.

La garde côtière est une marine civile. Elle ne peut pas intervenir pour protéger la souveraineté des pêches au Canada présentement; ses bateaux sont à quai. Voilà une constatation.

Les seuls navires qui peuvent assumer la sécurité et l'intégrité territoriale canadienne, ce sont les navires de la Défense nationale. Et comme on connaît l'état des navires de la Défense nationale, on sait qu'on n'en a pas beaucoup qui peuvent nous aider à protéger nos pêches. Je comprends que ce n'est pas vous qui pouvez répondre à cette question. J'énonce des faits et je trouve, comme citoyen, que je n'ai pas un système efficace qui me permette d'être certain que j'ai tous les outils au même endroit pour assumer la souveraineté de mon pays. On ne peut pas assumer, en principe, ma sécurité, comme certains diraient, mur à mur. Ce n'est évidemment pas de votre faute, vous êtes dans un système avec lequel vous devez fonctionner.

• 1220

J'ai aimé les réponses que vous m'avez données. Il est sûr que vous ne pouvez pas répondre pour d'autres collègues. Il nous appartiendra, en tant que députés, de faire le reste du travail.

J'ai aimé vos interventions, ce matin. Je n'ai pas d'autres questions parce qu'elles porteraient sur des points auxquels vous ne pourriez pas répondre. Mais les interventions de ce matin et les réponses que vous nous avez données vont nous permettre de rassembler ces points, d'essayer de trouver une solution et de la soumettre aux personnes à qui on devra le faire.

Merci.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Ferland.

Mr. McGuire, I will recognize you and inform you, although I do not need to, that as you are sitting in for Mr. Mifflin you have very big shoes to fill. Welcome to the committee.

Mr. McGuire (Egmont): Thank you very much, Mr. Chairman.

I have a number of questions I would like to ask on the Tracker. I know that Mr. Hicks has already addressed some questions in that regard. I must say that I am not surprised that the Coast Guard was not informed of the

[Traduction]

l'aéronef, des navires de la Garde côtière et, au besoin, des navires de pêche. A mon avis, cela fonctionne bien. Ce n'est pas un problème.

Pour ce qui est d'une solution rentable visant à regrouper tous les intervenants, cela revient aux ministres. C'est une question de politique. Mais je dois dire qu'à l'heure actuelle, il y a une répartition efficace des provocations en temps de guerre et militaires et des provocations en temps de paix, et, au besoin, il existe des dispositions d'entraide.

Mr. Ferland: Thank you. I realize the question is not an easy one.

The Coast Guard is a civilian fleet. It can do nothing to protect Canada's fishing rights at this time because all of its ships are at dock. That is a fact.

The only ships that can ensure Canada's security and sovereignty are those of the Department of National Defence. Given the state of those ships, we know very few of them can help to protect our fishing grounds. I realize that it is not up to you to answer this question. I am simply stating the facts and, as a citizen, I feel that there is no adequate system to ensure that I can bring all the tools I need together to protect my country's sovereignty. It is not possible to guarantee my security "wall to wall", as they say. It is obviously not your fault, you have to live within the system.

I liked the answers you have given us. Of course, you cannot speak for your colleagues, and it will be up to us, Members of Parliament, to finish the job.

I liked the comments you made this morning. I do not have any more questions for you, because they would be dealing with items on which you cannot answer. But your comments here this morning and your answers will allow us to bring together all these items, to try to find a solution and to submit it to those in charge.

Thank you.

Le président: Je vous remercie, monsieur Ferland.

Monsieur McGuire, je vous donne la parole et vous informe que, même si vous le savez déjà, vous remplacez M. Mifflin et que ce ne sera pas une tâche facile. Bienvenue au Comité.

M. McGuire (Egmont): Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aurais un certain nombre de questions à poser sur le Tracker. Je sais que M. Hicks a déjà posé quelques questions à ce sujet. Je dois dire que je ne suis pas surpris que la Garde côtière n'ait pas été informée de la mise hors

[Text]

demise of the Tracker. Most of DND were not informed either, so it is certainly not a surprise.

I would like to know what effect the loss of that service will have on the mandate of the Coast Guard. Also, as everyone knows, the Coast Guard is on strike in the Atlantic area and the Trackers are flying, and I would like to know if the Trackers were not flying now—there could be another strike anytime in the future—there would be adequate services there to protect our sovereignty and fishing.

The Chairman: Just before you respond, when Mr. McGuire asked what effect it will have on the mandate, it may not affect the mandate, but could you also respond to what effect it will have on the capacity to fulfil the mandate.

Mr. Quail: The mandate, as I would see it in this particular case, where we would be using Trackers for surveillance, is really surveillance for pollution incidents. In 1988, for instance, we had six sightings of offshore pollution incidents for ships outbound from the country. I break that down differently from those that are coming into the country, because for those coming into the country we can take immediate action. On those that are leaving the country, we cannot take action, in the sense that we do not. . .

Let me put it another way. Our follow-up on it is that, if we find we have sufficient evidence by way of identification of the ship and that we can link it to a pollution trailing behind the ship, we would have photographic evidence which DND would make available to us and we would pass that evidence, along with appropriate instructions, to External to take it up with the flag state. We also carry those on an annual basis to the International Maritime Organization and report those incidents so that we have some idea of the way in which we can assert some pressure.

It is then up to the flag state to enforce the regulations in terms of international regulations for pumping oil; on a good number of occasions, the flag states do follow up and we do get reports back. That is the number we had in 1988.

Coming back to the Trackers, our main response is that it will impact if we do not have the Trackers, in terms of our ability to continue at this level of offshore pollution surveillance. As I mentioned in my previous comments, we are looking at the question of the need to enhance our ability for having surveillance flights for pollution purposes.

With respect to the impact on fisheries, really I am not in a position to answer that. That is not a thing that I follow, nor should I be following, on a daily basis, and I really cannot answer the question. I am sorry, Mr. McGuire.

If they need our help, we provide it. We have provided it off Newfoundland this summer for a period of time. We have done a bit of surveillance for them when they asked

[Translation]

service de cet avion. La plupart des militaires ne l'ont pas été non plus, et ce n'est donc pas une surprise.

J'aimerais savoir quel effet la perte de ce service aura sur la mission de la Garde côtière. En outre, comme chacun le sait, la Garde côtière est en grève sur la côte atlantique, alors que les Trackers continuent à voler: j'aimerais donc que vous nous disiez si, en leur absence—une grève peut se produire n'importe quand—vous disposeriez de services adéquats pour protéger notre souveraineté et nos zones de pêche.

Le président: Avant que vous ne répondiez, M. McGuire vous a demandé quel effet cela aurait sur votre mission; il est possible qu'il n'y ait pas de conséquences pour votre mission, mais qu'il y en ait pour votre capacité de la remplir.

M. Quail: La mission assurée par les vols de surveillance du Tracker concerne principalement la pollution. En 1988, par exemple, nous avons décelé six cas de pollution causée par des navires s'éloignant de nos côtes. Je distingue entre les navires s'approchant de nos côtes et ceux qui s'en éloignent, car dans le cas des premiers, nous pouvons prendre des mesures immédiates. Quant à ceux qui sortent de nos eaux, nous ne pouvons agir, en ce sens que nous ne. . .

Je vais essayer d'exprimer les choses différemment. Si nous avons des preuves suffisantes, c'est-à-dire l'identité du navire, et que nous pouvons établir un lien avec la pollution visible dans le sillage du navire, des preuves photographiques nous sont alors transmises par le MDN, et nous les faisons suivre, avec les instructions voulues, au ministère des Affaires extérieures afin qu'il en saisisse l'État où est enregistré le navire. Nous transmettons également tous ces cas chaque année à l'Organisation maritime internationale, ce qui constitue un moyen d'exercer des pressions.

Il appartient ensuite à l'État où est enregistré le navire de faire appliquer la réglementation internationale concernant le pompage de mazout; les pays concernés donnent souvent suite à nos démarches et nous transmettent des rapports. C'est ce nombre que nous avons indiqué pour 1988.

Pour en revenir aux Trackers, si nous ne disposons plus de ces avions, nous aurons de la difficulté à maintenir à ce niveau la surveillance côtière en matière de pollution. Ainsi que je l'ai déjà indiqué, nous sommes en train d'étudier les besoins en matière de surveillance anti-pollution.

En ce qui concerne l'incidence sur la pêche, je ne suis pas vraiment en mesure de répondre. Je n'ai pas compétence dans ce domaine et je ne puis pas vraiment répondre à la question. J'en suis désolé, monsieur McGuire.

Si l'on nous demande notre aide, nous la donnons. Nous l'avons fournie au large de Terre-neuve cet été pendant un certain temps. Nous avons fait un peu de

[Texte]

us and we had our equipment in place, but that is the extent of our role in fisheries enforcement.

• 1225

Mr. McGuire: If a private company takes over the job the Trackers are doing—I understand the Trackers are now sort of multi-purpose; they not only do fisheries patrols, they do other patrols also—if DFO tenders out to a private company the role of fishery surveillance, then they will be strictly looking at fishery surveillance, not environmental or pollution matters. Would that not have a major effect?

Mr. Quail: We have been talking to Fisheries on the basis of the development of our proposal for surveillance aircraft and we are also aware of work they are doing with respect to how they would like to proceed. I cannot sit here today and say that we have any agreement from them, or have had extensive discussions as to whether or not, if they charter, we could jump onto their charter and use that as well for pollution surveillance. It would seem to me there would be no reason why not, provided it does not take away from the main mandate for which they are chartering. In other words, use it on a multi-mission basis. If I were in Fisheries I would think the thing to say would be, Coast Guard, if you want to jump on, you jump on, and if there is any additional cost, you pay. And we would pay. But at this point we have not gone that far down the street.

Mr. McGuire: As you are probably aware Mr. Quail, we have a ship full of oil lying on the bottom of the Gulf of St. Lawrence for a number of years now, the *Irving Whale*. I understand that it is leaking. What are the future plans to deal with that particular situation?

Mr. Quail: We monitor that on a regular basis, as perhaps you are aware. This year, in either September or early October, we undertook a contract with the private sector. We did go down and do a complete surveillance of the area, a complete underwater survey. We are satisfied that the hull is intact in that we did confirm that there is a small amount of seepage from a couple of the vents, but in our view and in the view of our experts from the Department of Environment and Fisheries who advise us, this is not an environmentally serious situation. Indeed there is marine growth around the *Irving Whale* that is quite alive and well.

Mr. McGuire: So for now you are going to leave it.

Mr. Quail: For now we are going to leave it there. We will continue to monitor it. We do not see any indication, as I say, from the dive and from the underwater survey, that we have serious deterioration of the hull.

The Chairman: Mr. Quail, when we talk about the surveillance aircraft—you specifically mentioned the Tracker—and you were saying that basically you were

[Traduction]

surveillance pour eux lorsqu'ils nous le demandaient et nous avions notre matériel en place, mais c'est à peu près à cela que se limite notre rôle en matière de surveillance de la pêche.

M. McGuire: Si le travail des *Tracker* est confié à une société privée—je crois savoir qu'ils remplissent aujourd'hui des missions multiples, effectuant non seulement des patrouilles de surveillance de la pêche mais d'autres encore—si le MPO confie la surveillance de la pêche à une société privée, alors celle-ci s'occupera strictement de la pêche et ne fera pas de surveillance environnementale. Cela ne serait-il pas une répercussion majeure?

M. Quail: Nous avons parlé avec le ministère de notre proposition concernant les avions de surveillance et nous sommes également informés de la manière dont ils comptent procéder. Je ne puis vous donner aujourd'hui l'assurance que nous sommes parvenus à une entente, ni que nous avons discuté en profondeur de la question de savoir si nous pourrions utiliser ces avions nolisés pour la surveillance environnementale. Je ne vois pas vraiment pourquoi ce ne serait pas possible, pourvu que nous n'empiétons pas sur la mission principale. Si j'étais au ministère des Pêches, je dirais à la garde côtière: si vous voulez embarquer avec nous, allez-y, et si cela entraîne des frais supplémentaires, vous les couvrez. Et nous le ferions. Mais pour le moment, nous n'en sommes pas encore là.

M. McGuire: Ainsi que vous le savez sans doute, monsieur Quail, il y a un navire rempli de pétrole qui repose au fond du golfe du Saint-Laurent depuis plusieurs années maintenant, le *Irving Whale*. Je crois savoir qu'il y a des fuites. Comment prévoit-on de régler ce problème?

M. Quail: Nous suivons la situation à intervalles réguliers, ainsi que vous le savez peut-être. Cette année, en septembre ou début octobre, nous avons signé un contrat avec le secteur privé. Les plongeurs sont allés vérifier l'épave de très près. Nous avons la conviction que la coque est intacte, il y a quelques fuites de pétrole par des ouvertures de ventilation, mais à notre avis, et à celui des experts des ministères de l'Environnement et des Pêches qui nous conseillent, il n'y a pas lieu de s'inquiéter pour l'environnement. D'ailleurs, la faune et la flore sous-marines aux alentours de l'*Irving Whale* se portent bien.

M. McGuire: Vous allez donc laisser l'épave au fond pour le moment.

M. Quail: Oui, pour le moment. Nous allons continuer à la surveiller, mais d'après les plongées et l'inspection effectuées, rien n'indique que la coque soit détériorée.

Le président: Monsieur Quail, au sujet de ces avions de surveillance—vous avez mentionné le *Tracker* en particulier—vous dites que vous les utilisez pour

[Text]

using them for the observance of pollution instances and that for Fisheries you would respond at present if called, to what extent is that aircraft used for the tracking of ships that may be bringing illicit drugs to Canada, and to what extent would that aircraft have been used for surveying for illegal immigration?

Mr. Quail: I really do not know. If it was, I do not know; and if it was not, I just simply do not know. Our input, again from our point of view, into surveillance is via our coastal radio stations where we have ship-to-shore communications, by way of our ships that are on location, and also from our VTS centres, vessel traffic management centres, where in some cases we have radar. If we have any information, we feed that back to the RCMP.

The Chairman: When it comes to the question of sovereignty, if we are going to defend our sovereignty from whatever threat it might be, we have Department of National Defence, Department of the Environment, Department of Transport, Solicitor General, Department of Immigration, Department of Fisheries—depending what the issue might be as to who might be called into this. That may be a full list, and it might not be. It seems to me that is like cutting red tape lengthwise. From your observations, is this bureaucracy cumbersome? Is it difficult? Is our sovereignty in any way compromised simply by the structure of what we have to pass over in order to protect Canadian sovereignty at any time?

• 1230

Mr. Quail: I would have to say I think the current system is reasonably effective. We have seen considerable improvement over the last five years. I think that is correct. It does require, as the point here was raised, a considerable effort on many parts to make it work. Essentially, besides the navy, there are only two fleets out there, Fisheries and our own. Sure, there is a tendency to protect your turf. I accept that. However, working against that these days is restraint, and restraint in itself does force departments to get together. In the longer term I think we will see, as I have mentioned, perhaps even our own enhanced role... increased efforts made to work with individual departments to deliver...

No matter how we do it, at the end of the day you have to have multi-tasking. It is a big country. On occasion other people have perhaps uncharitable comments about our ships and how we design them and how much they cost. But at the end of the day they are multi-mission, and they should be multi-mission in terms of being able to get into ice and tend aids and do search and rescue. I think we will see more of that multi-mission work associated with ship design, ship construction. I also think as we go forward with new ways to have surveillance it is really incumbent on departments and groups like our own to make sure we do cover off on a multi-mission basis.

We are in the business of providing service to the marine community. I like to think that is what we

[Translation]

surveiller la pollution, que vous remplissiez des missions de surveillance pour le ministère des Pêches; dans quelle mesure utilisez-vous cet avion pour surveiller les navires qui pourraient convoier des drogues illégales vers le Canada ou pour repérer des trafiquants d'immigrants?

M. Quail: Je ne sais pas vraiment. Je ne suis pas informé. Notre participation à la surveillance se fait par l'intermédiaire des stations de radio côtières, où nous avons des communications entre les navires et la côte, donc entre nos navires sur place et nos centres de gestion de la circulation maritime, qui sont parfois équipés de radars. Si nous avons des renseignements, nous les transmettons à la GRC.

Le président: Pour ce qui est de la souveraineté, si nous voulons la défendre contre toutes les menaces possibles, plusieurs ministères ont un rôle à jouer: celui de la Défense nationale, celui de l'Environnement, celui des Transports, le Solliciteur général, le ministère de l'Immigration, celui des Pêches—selon les circonstances. Je ne sais pas si la liste est exhaustive. Il me semble que c'est enchevêtrer à l'extrême les compétences. Selon votre expérience, cette bureaucratie est-elle trop lourde? Est-ce difficile? Notre souveraineté se trouve-t-elle compromise par la lourdeur du mécanisme destiné à la protéger?

M. Quail: Je dois dire que le système actuel me paraît raisonnablement efficace. Nous avons obtenu des améliorations considérables au cours des cinq dernières années. Cela me paraît établi. Le mécanisme suppose beaucoup de bonne volonté de toutes parts; ainsi qu'on l'a fait remarquer. En fait, outre la marine, il n'y a que deux flottes en mer, celle du ministère des Pêches et la nôtre. Certes, chacun a tendance à protéger sa chasse gardée. C'est normal. Toutefois, il y a aussi les restrictions budgétaires qui obligent, par elles-mêmes, les ministères à collaborer. À long terme, je pense que nous verrons, ainsi que je l'ai mentionné, peut-être même un accroissement de notre rôle... en tout cas des efforts accrus de collaboration entre les différents ministères.

Quelle que soit la façon dont on procédera, au bout du compte il faudra que chacun assume des missions multiples. Nous sommes un vaste pays. Il arrive que les gens fassent des remarques peu charitables sur nos navires, la façon dont nous les concevons et ce qu'ils nous coûtent. Mais, au bout du compte, ils sont plurivalents, ainsi qu'il se doit; ils peuvent pénétrer la glace, offrir des services et effectuer des opérations de recherche et de sauvetage. Je pense que la conception des navires sera axée à l'avenir encore davantage sur la plurivalence. Je pense aussi qu'avec les nouveaux modes de surveillance qui apparaîtront, il incombera au ministère et à des groupes comme le nôtre d'être polyvalents.

Notre rôle est d'offrir des services à tous les marins. J'aime croire que c'est ce que nous-mêmes et tous mes

[Texte]

ourselves and my colleagues in the Coast Guard. . . know what it is all about. We can provide services to Fisheries when they require it. But we are not in the fisheries management business, nor should we be.

So in that sense a continued effort is required to ensure we do have solid systems in place for multi-mission tasking, and this is going to take some considerable effort. As I said earlier, I believe the split between peacetime and military is pretty valid and has stood the test for us in Canada as we have dealt with our people over the years.

The Chairman: Thank you, Mr. Quail. I appreciate that answer. Certainly, having asked it, I would want you to understand that I also would believe Canada, of all nations, needs to have a multi-mission approach. There might be some questions about where it should lie, which we will ask ourselves from time to time.

That leads me to what will be my final question. My understanding is that the Coast Guard undertook a study that was fairly extensive, perhaps as much as a year in length, on Canada's sovereignty. I do not believe that study is public yet. I would like to ask you if it would be possible for the main points of that to be provided to the committee, or for the committee, on request to you, and for us to have another discussion, if necessary in camera, on the whole question of Canada's sovereignty and the results of that study. Alternatively, I suppose, you could indicate to us when you intend to release the study to the public.

Mr. Quail: I believe the reference is to the same reference I talked about earlier, the study on the enhanced role for the Coast Guard. We have just about completed our look at an enhanced role that would cover the areas of law enforcement, maritime security, defence support, science, monitoring, and sovereignty. We have discussed this with other government departments. We are "outstanding" to present it to ministers. The reason we have not presented it to ministers is that we have not had the time, quite frankly, to finish it, because of the difficulties we have experienced this year with the matter of oil spills, and also the direction from ministers to undertake a major review of tanker safety in this country.

• 1235

We have done that. That is what we are doing now, and as soon as we have finished and presented it we will then return to completing the report on the enhanced role and submit it to ministers. But that would be in the areas I have talked about for coastal patrol and surveillance, enhancing that responsibility for the Coast Guard.

The Chairman: That does not quite respond to the part of my question that would ask if you can discuss the details of that study with us in camera or give us a summary of points of recommendations that you might make. I think I know your answer, but I am curious.

[Traduction]

collègues de la garde côtière faisons. Nous pouvons fournir des services au ministère des Pêches lorsqu'il en a besoin. Mais nous n'avons pas à nous occuper de gestion de la pêche, ce n'est pas notre rôle.

En ce sens, il nous faut donc veiller à disposer de mécanismes solides permettant de remplir des missions plurivalentes, et cela demandera pas mal d'efforts. Comme je l'ai dit, la répartition des fonctions entre la marine de guerre et la marine de temps de paix est valable et a fait ses preuves au Canada depuis de nombreuses années.

Le président: Je vous remercie, monsieur Quail. J'apprécie votre réponse. Évidemment, puisque c'est moi qui l'ai posée, il va de soi que je partage votre conception sur la nécessité de la polyvalence. On peut cependant envisager divers partages de responsabilités, et nous ne manquerons pas de le faire de temps à autre.

Cela m'amène à ma dernière question. Je crois savoir que la garde côtière a entrepris une étude assez exhaustive, qui a duré près d'une année, sur la souveraineté du Canada. Je ne crois pas qu'elle ait déjà été publiée. J'aimerais savoir s'il vous serait possible de nous en communiquer les principales conclusions, afin que nous ayons une autre discussion, si nécessaire à huis clos, sur toute la question de la souveraineté du Canada et les résultats de cette étude. Ou bien pourriez-vous nous dire quand vous avez l'intention de rendre publique cette étude.

M. Quail: Je suppose que vous parlez là encore de l'étude que j'ai mentionnée tout à l'heure, celle sur l'élargissement du rôle de la garde côtière. Nous venons de terminer l'examen d'un rôle élargi, qui couvrirait le respect des lois, la sécurité maritime, le soutien à la défense, les travaux scientifiques, la surveillance et la souveraineté. Nous en avons parlé avec d'autres ministères et allons la soumettre aux ministres eux-mêmes. La raison pour laquelle ce n'est pas encore fait, c'est que nous n'avons pas eu le temps, très franchement, de mettre la dernière main à cette étude, en raison des difficultés que nous avons rencontrées cette année avec les déversements de pétrole et le fait que les ministres nous ont confié une étude majeure sur la sécurité des pétroliers au Canada.

Nous l'avons fait. C'est ce que nous faisons maintenant, et aussitôt que nous l'aurons terminée et présentée, nous terminerons le rapport sur le rôle élargi et le soumettrons aux ministres. Mais il portera sur ce que j'ai dit, les patrouilles et la surveillance côtières, l'élargissement des responsabilités de la garde côtière à cet égard.

Le président: Vous ne répondez pas tout à fait à ma question. Je vous ai demandé si vous pouvez nous parler des détails de cette étude à huis clos et nous faire un résumé des recommandations que vous y formulerez. Je crois connaître votre réponse, mais j'aimerais néanmoins l'entendre.

[Text]

Mr. Quail: It puts me in a most difficult position, Mr. Chairman, having the discussion before we present it to our own minister and ministers. The direction to us is to complete it and submit it to ministers, and we will be doing that in 1990.

The Chairman: Understood.

Mr. Darling: Mr. Quail, what you said was the question I was going to ask. I understand that it is the Coast Guard that is checking the tankers for safety—when I say “safety” I mean the possibility of leaks and so on—rather than Transport.

I wonder what the record of the Canadian ships is compared to foreign vessels. I hope that it would rank pretty high. I am talking about spills and other pollution.

Mr. Quail: Our responsibility for Canadian-flagged vessels, including Canadian tankers, is that they must meet our regulations. That requires that they get certificates each year for operation. We inspect each Canadian tanker once per year, and then they have quadrennial dry-dockings and things of that nature.

For foreign tankers that come into the country, we inspect on their first visit to Canada on each occasion. I do not have detailed statistics in front of me relative to problems with Canadian tankers versus foreign tankers, but I am not aware of any serious problems outstanding with the Canadian tanker fleet.

The Chairman: Mr. Quail, we thank you for being a very fine witness here today.

Members of the committee, we will meet again on November 29. Until then, this meeting stands adjourned.

[Translation]

M. Quail: Je serais dans une situation difficile, monsieur le président, si je devais vous en parler avant de soumettre l'étude à notre ministre et aux autres. Nos instructions sont de l'achever et de la soumettre aux ministres, et nous le ferons en 1990.

Le président: Compris.

M. Darling: Monsieur Quail, c'est justement là-dessus que porte la question que j'allais vous poser. Je crois savoir que c'est la garde côtière qui est responsable de la sécurité des pétroliers—par «sécurité», j'entends les risques de fuites, etc.—plutôt que le ministère des Transports.

J'aimerais savoir comment les navires canadiens se comparent sur ce plan aux navires étrangers. J'espère que la comparaison nous est favorable. Je veux parler des déversements et des autres formes de pollution.

M. Quail: Pour ce qui est des navires battant pavillon canadien, y compris les pétroliers, ceux-ci doivent se conformer à notre réglementation. Celle-ci exige qu'ils obtiennent chaque année un certificat d'exploitation. Nous inspectons donc chaque pétrolier canadien une fois par an. Il y a ensuite les passages en cale sèche tous les quatre ans et ce genre de choses.

Les pétroliers étrangers qui naviguent dans nos eaux, nous les inspectons à leur première venue au Canada. Je n'ai pas avec moi de statistiques sur le nombre de défauts constaté chez les pétroliers canadiens par rapport aux pétroliers étrangers, mais à ma connaissance la flotte de pétroliers canadiens ne pose pas de problèmes sérieux.

Le président: Monsieur Quail, nous vous remercions d'avoir si bien répondu à nos questions aujourd'hui.

La prochaine séance du comité aura lieu le 29 novembre. La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESS

From Transport Canada:

R.A. Quail, Assistant Deputy Minister, Marine
Transport and Commissioner of the Coast Guard.

TÉMOIN

De Transport Canada:

R.A. Quail, sous-ministre adjoint, transport maritime et
Commissaire, Garde côtière canadienne.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 8

Wednesday, November 29, 1989

Chairman: Arnold Malone

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 8

Le mercredi 29 novembre 1989

Président: Arnold Malone

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent de la*

National Defence and Veterans Affairs

Défense nationale et des affaires des Anciens combattants

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), a study of
Canada's Maritime Sovereignty

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement,
étude de la souveraineté maritime canadienne

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989

STANDING COMMITTEE ON
NATIONAL DEFENCE AND
VETERANS AFFAIRS

Chairman: Arnold Malone

Vice-Chairman: Marc Ferland

Members

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Patricia Russell
Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE
NATIONALE ET DES AFFAIRES
DES ANCIENS COMBATTANTS

Président: Arnold Malone

Vice-président: Marc Ferland

Membres

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité
Patricia Russell

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, NOVEMBER 29, 1989
(12)

[Text]

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met at 3:33 o'clock p.m., this day, in Room 371, West Block, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Derek Blackburn, Stan Darling, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone and William Rompkey.

In attendance: From the Library of Parliament: Wolfgang Koerner, Researcher. *From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade:* David Lord, Researcher.

Witnesses: From Environment Canada: Denis Davies, Director General, Inland Waters; Dave Thornton, Director, Environmental Technology Centre; Gisèle Jacob, Director, Regulatory Affairs and Program Integration.

The Committee resumed consideration of Canada's Maritime Sovereignty.

Denis Davies made an opening statement, and with the other witnesses, answered questions.

At 5:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Patricia Russell
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 29 NOVEMBRE 1989
(12)

[Traduction]

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit aujourd'hui, à 15 h 33, dans la pièce 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence d'Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présents: Derek Blackburn, Stan Darling, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone et William Rompkey.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner, attaché de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, attaché de recherche.

Témoins: D'Environnement Canada: Denis Davies, directeur général, Direction générale des eaux; Dave Thornton, directeur, Centre de technologie environnementale; Gisèle Jacob, directrice, Affaires réglementaires et intégration des programmes.

Le Comité reprend l'examen de la souveraineté maritime du Canada.

Denis Davies fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

A 17 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité
Patricia Russell

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Wednesday, November 29, 1989

• 1532

The Chairman: Members of the committee, today we have the opportunity to have Environment Canada witnesses before of us. We welcome your presence. Please proceed.

Mr. Denis Davis (Director General, Inland Waters, Department of Environment): Thank you, Mr. Chairman. It is my intention to make what I would call a relatively brief statement that will cover in a very general way some of DOE's responsibilities in the marine environment and then leave the majority of the time for questions.

In my statement I will indicate the areas of expertise that we have with us here today. We have with us two other witnesses if we get into technicalities associated with international agreements and/or the regulatory aspects of some of our marine programs.

• 1535

The point I would like to make to start out with is that DOE does have a significant presence, interest, and responsibility in Canada's marine environment. We have a regulatory and pollution role where we have legislation that applies to marine areas. In particular, we have the Canadian Environmental Protection Act. We have a number of ongoing activities being carried out jointly with a number of other departments, such as the Department of National Defence, related to oil-spill response. There are also a number of international linkages that apply; things such as the Basel convention and the London Dumping Convention. As I mentioned, we have specialists here who can talk about those aspects of our international activities.

We do have what we regard as a relatively strong linkage with the Department of National Defence. The prime linkage at the departmental level is in the area of marine and aviation forecasting, but we also make use of DND facilities and ships for activities such as research and monitoring, and for activities where we rely on their logistics capability to provide us with information on things such as oil spills in our offshore areas.

Some of the marine areas of significance to us include our wildlife sanctuaries and protected areas, and some of the impacts oil spills can have on the migratory bird resource of this country. We also have some presence both in the Arctic and in the marine areas relating to our

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mercredi 29 novembre 1989

Le président: Chers collègues, nous recevons aujourd'hui des représentants d'Environnement Canada. Nous vous souhaitons la bienvenue. Je vous cède la parole.

M. Denis Davis (directeur général des Eaux, ministère de l'Environnement): Merci, monsieur le président. Je compte faire une déclaration assez courte et générale sur les responsabilités du ministère de l'Environnement en ce qui concerne le milieu marin, afin que l'essentiel de notre temps puisse porter sur les questions.

Je vous indiquerai aussi au cours de mon exposé les domaines de compétence des collègues qui m'accompagnent. J'ai en effet à mes côtés deux spécialistes des accords internationaux et des textes réglementaires, qui pourront répondre à toutes questions précises sur nos programmes maritimes.

Je dirais d'abord que le ministère occupe une place importante dans la défense du milieu marin et qu'il a des responsabilités dans ce domaine. De par la loi applicable aux secteurs maritimes, nous avons pour mission de lutter contre la pollution et d'adopter les règlements appropriés. Je songe tout particulièrement à la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Pour certaines de nos activités, nous travaillons conjointement avec d'autres ministères, notamment celui de la Défense nationale, en matière d'intervention contre les déversements d'hydrocarbures. Nous collaborons aussi sur le plan international, par exemple sous le régime de la Convention de Bâle et de la Convention de Londres sur l'immersion des déchets. Comme je vous l'ai dit, les spécialistes qui sont ici pourront vous parler de nos activités internationales.

Nos liens avec le ministère de la Défense nationale sont assez étroits, surtout pour l'établissement des prévisions météorologiques destinées à la navigation maritime et aérienne. Par ailleurs, nous nous servons des installations et des navires de la Défense pour réaliser des travaux de recherche et de surveillance. Nous profitons également de son soutien logistique pour obtenir des renseignements sur des incidents comme les déversements d'hydrocarbures au large de nos côtes.

Au nombre de secteurs maritimes qui nous intéressent, figurent les réserves fauniques et les secteurs protégés. Nous nous occupons aussi des conséquences que les déversements peuvent avoir pour nos oiseaux migrateurs. Nous sommes aussi présents dans l'Arctique et dans les

[Texte]

research and monitoring roles, and also related to our regulatory role.

Mr. Rompkey (Labrador): Given the high profile of environment on the public agenda, and given the fact that there is a greater need for monitoring the environment than there has been in the past and for dealing with accidents in the environment and damage to the environment than there has been in the past, and given that there is a divided jurisdiction within Canada over the environment, so that, for example, there may be regimes within which you work closely with National Defence, but I suspect there are also regimes—at least this is what we have been given to understand—where the red tape is quite difficult to overcome and possibly creates a situation in which National Defence is muscle-bound, in some cases; given that, do you think there is a greater need? Would you like to see a greater involvement of National Defence in monitoring the environment and dealing with damage to the environment?

• 1540

In that regard, would you think there might be a need for a new regime in terms of the relationship between the departments, and would you also agree, given the limited budget of DND, in fact the severe cuts they have experienced, that now might be the time for other departments to look to their resources in supporting National Defence financially as well as in terms of a new mission?

Mr. Davis: I will respond briefly to that question and then refer certain parts of it—

Mr. Rompkey: Excuse me.

Now that the chairman has learned to tell time, I wonder if he could tell me how long that question took.

The Chairman: That took 2 minutes and 18.47 seconds—and the clock is frozen, but it will start.

Mr. Rompkey: So is the chairman.

Mr. Davis: I will respond to that in a general way in the sense that there are already linkages with the Department of National Defence in terms of providing what we would call monitoring types of information on spills. It is a role, however, that we see could be expanded, and we feel that the kinds of linkages we have with the Department of National Defence will allow for that type of activity to continue.

Just perhaps a comment on cost and cost recovery. At present when we as a department call upon the resources of DND to become directly involved in something like an oil spill or a flood it is normally on a cost-recovery basis for DND activities. Certainly if they are going to play a wider and continuing role in the marine environment that may relate to environmental issues then obviously a

[Traduction]

secteurs maritimes où nous effectuons des travaux de recherche et de surveillance et où nous appliquons les règlements.

M. Rompkey (Labrador): La question de l'environnement est au sommet des préoccupations de la population. En outre, il est de plus en plus nécessaire de contrôler l'état de l'environnement pour lutter contre les accidents et limiter les dégâts. Par ailleurs, la compétence en matière d'environnement est partagée au Canada, et j'imagine que dans certains cas vous et le ministère de la Défense nationale collaborez étroitement. Mais j'imagine aussi que dans d'autres—c'est ce qu'on m'a laissé entendre—la bureaucratie est très lourde et le ministère de la Défense nationale s'en trouve parfois paralysé. Cela étant, souhaiteriez-vous que le ministère de la Défense nationale participe davantage à la surveillance de l'environnement et à la lutte contre les dégâts écologiques?

A cet effet, pensez-vous qu'il y aurait lieu d'instaurer un nouveau régime de relations entre les ministères? Vu les importantes compressions budgétaires au ministère de la Défense, ne pensez-vous pas aussi que les autres ministères pourraient affecter une partie de leurs ressources humaines et financières pour soutenir la nouvelle mission du ministère de la Défense?

M. Davis: Je vais vous répondre brièvement puis demander à mes collègues. . .

M. Rompkey: Excusez moi.

Maintenant que le président a appris à lire l'heure, peut-être pourrait-il me dire combien de temps j'ai pris pour poser ma question.

Le président: Vous avez mis 2 minutes 18 secondes et 47 centièmes. Le temps a arrêté son cours mais il va le reprendre.

M. Rompkey: C'est le président qui est arrêté dans le temps.

M. Davis: Je vais répondre de façon générale. Une collaboration est déjà établie avec le ministère de la Défense nationale, qui nous fournit de l'information sur les déversements dont il suit l'évolution. Nous jugeons que ce rôle pourrait prendre de l'expansion et nous croyons que les ententes que nous avons avec la Défense nationale permettront de maintenir cette activité.

J'ajouterai un mot sur les dépenses. À l'heure actuelle, c'est sous le régime du recouvrement des dépenses que nous faisons appel au ministère de la Défense pour intervenir directement en cas de déversement de pétrole ou d'inondation. Évidemment, si le ministère de la Défense doit jouer un rôle plus important dans le dossier de l'environnement, il faudra trouver un moyen de

[Text]

way would have to be found to fund those additional activities. But normally at present when they are called in to serve a specific logistics function it is on a cost-recovery basis.

With that, I will turn it over to Dave Thornton to talk about some of the things DND do now and some of the areas where we would see those linkages improving.

Mr. Dave Thornton (Director, River Road Environmental Technology Centre, Department of Environment): I will confine my comments to DND support to response to spills, marine spills in particular.

There are currently references in contingency plans in Canada to DND involvement in such spills, and DND does consider requests that we would make to them or that the Coast Guard might make to them for assistance, particularly in the area of logistical support: for example, the provision of heavy-lift aircraft; the provision of communications, expertise, and equipment; basically the structure required to support a large clean-up and spill-response operation.

The current arrangement is that DND tends to be reactive in that role. I do not believe they actually have that function as a specific costed function as part of their planning process is concerned. It is in essence a reactive arrangement in which they are referenced in the contingency plans and consider each request on a case-by-case basis.

They have in the past participated in some of the exercises that have been held regarding exercising contingency plans, and we would be keen to see that kind of involvement continue.

I gather there has been a briefing of the committee by the Coast Guard, so you may be aware that there is a review of the marine spill issue by a public review panel in Canada at the moment. As part of that process the federal government is providing input to the public review panel through the development of discussion papers, and with DND we have developed a discussion paper on the historical role and potential future role of DND in regard to response to marine oil spills.

Mr. Rompkey: How long was the answer, Mr. Chairman?

The Chairman: It is all part of your time, sir.

• 1545

Mr. Rompkey: Let me be specific, and I ask this in the context of the rather pessimistic report about the capacity of the Coast Guard to deal with a possible spill at Hibernia. Were you consulted at all before the demise of the Tracker; and if so, what did you say? If not, what are you going to do about the capacity the Tracker had for not only monitoring fishing grounds but also being aware of damage to the marine environment during flights

[Translation]

financer ces activités supplémentaires. Mais, d'ordinaire, lorsque le ministère est appelé à nous prêter son concours logistique, nous le remboursons.

Je vais maintenant céder la parole à Dave Thornton, qui vous dira ce que fait le ministère de la Défense à l'heure actuelle et vous indiquera les domaines où la collaboration pourrait être plus étroite.

M. Dave Thornton (directeur, Centre environnemental de River Road, ministère de l'Environnement): Je me limiterai au soutien accordé par la Défense nationale en cas de déversement, notamment en milieu marin.

Les plans d'urgence canadiens prévoient à l'heure actuelle la participation de la Défense nationale dans la lutte contre ces déversements. Effectivement, la Défense est prête à recevoir la demande d'aide que nous ou la Garde côtière pourrions lui adresser, surtout en matière de soutien logistique. Je pense aux avions gros-porteurs, aux communications, au matériel, aux experts, enfin à tout le dispositif nécessaire à une vaste opération de lutte et de nettoyage.

D'après les arrangements actuels, la Défense réagit plutôt qu'elle n'agit. Je ne crois d'ailleurs pas que cette fonction soit même budgétisée dans son plan d'action. Le ministère figure dans les plans d'urgence et examine chaque demande d'aide individuellement.

Il a déjà participé à des exercices de simulation et nous souhaitons que cela se poursuive dans l'avenir.

Je crois savoir que le comité a participé à une séance d'informations avec la Garde côtière. Vous savez donc peut-être qu'un groupe d'étude sur les déversements en milieu marin se penche actuellement sur la question. Le gouvernement fédéral a communiqué au groupe d'étude des documents de discussion et, en collaboration avec le ministère de la Défense, nous en avons préparé un sur le rôle qu'il a joué jusqu'ici et qu'il pourra jouer dans l'éventualité de déversements d'hydrocarbures en milieu marin.

M. Rompkey: La réponse a pris combien de temps, monsieur le président?

Le président: Tout cela est défalqué de votre temps de parole à vous.

M. Rompkey: Permettez-moi d'être précis et de poser ma question compte tenu du rapport plutôt pessimiste sur la capacité de la Garde côtière à réagir en cas de déversement à Hibernia. Avez-vous été consultés avant le retrait du Tracker, et dans l'affirmative, qu'avez-vous dit? Autrement, comment allez-vous remplacer la capacité qu'avait le Tracker non seulement pour contrôler les zones de pêche mais aussi pour détecter les dommages

[Texte]

which we had been given to understand only the Tracker could perform successfully?

We have noted that the Minister of Fisheries has allocated some \$28 million to fisheries surveillance, but we have not noticed any funds that have been put up by the Department of the Environment or other departments to fulfil the responsibility the Tracker was carrying out previously. I would like you to comment on that.

Mr. Davis: Mr. Rompkey, I am sorry to report that none of us is familiar with the specifics of that particular case. We would be pleased to go back to our organizations and obtain the information you have requested and provide a response to you in writing.

Mr. Rompkey: But you are aware that the Tracker has been discontinued?

Mr. Davis: Yes, that is correct.

Mr. Rompkey: You are also aware that the Tracker provided, in addition to surveillance in other fields, some environmental surveillance, if only as a by-product of the flights.

Mr. Davis: That is correct. But it is also a fact, sir, that within the capabilities our department has for ice recognizance we have added additional sensors that will allow the department to directly do some aerial recognizance and sensing of spill events. Whether that particular capability can completely replace the role the Tracker aircraft were playing, I cannot say, but I will respond to that in writing.

Mr. Blackburn (Brant): Does the Department of the Environment have any equipment of its own for surveillance on the Pacific coast and on the Atlantic coast?

Mr. Davis: In general, the answer to that is no direct equipment of its own. As I mentioned, there are special sensors and there are proposals to add sensors to the aircraft used by the department for the ice recognizance work which takes place in the major shipping lanes in the north. However, we are normally reliant on Coast Guard ships for our recognizance or any missions we play related to regulatory functions. So the answer is no, we do not own ships.

Mr. Blackburn: You then have to depend on DND for aircraft, and as well you have to depend on the Coast Guard and DND for ships. Is that correct?

Mr. Davis: We do not normally rely directly on DND for ships but, as has been indicated to the committee, they do play an incidental role in terms of reporting spills they come across, and we also have arrangements with DND for things like researchers to be aboard DND ships.

[Traduction]

causés à l'environnement maritime au cours des vols que seul cet appareil semblait pouvoir bien effectuer?

Nous avons constaté que le ministère des Pêches a consacré quelque 28 millions de dollars à la surveillance des pêches, mais il ne semble pas que celui de l'Environnement, ou que d'autres ministères, aient prévu des fonds pour que puissent être assumées les responsabilités qui étaient autrefois celles du Tracker. J'aimerais vos observations à ce sujet.

M. Davis: Monsieur Rompkey, je suis désolé de vous dire qu'aucun d'entre nous ne sait exactement ce qu'il en est. Nous allons demander des renseignements à ce sujet à nos services respectifs et nous vous répondrons par écrit.

M. Rompkey: Mais vous savez que le Tracker n'est plus en service, n'est-ce pas?

M. Davis: En effet.

M. Rompkey: Vous savez aussi que dans le cadre de ses activités de surveillance, le Tracker permettait aussi de surveiller l'environnement, dans une certaine mesure.

M. Davis: C'est exact. Mais il est vrai aussi, monsieur, qu'aux capacités de notre ministère dans le domaine de la surveillance des glaces, nous avons ajouté d'autres dispositifs de détection qui nous permettront d'effectuer directement des opérations de reconnaissance aérienne et de détection des déversements. Je ne peux pas vous dire si nous pourrions ainsi remplacer tout à fait le rôle que jouait le Tracker, mais je vous le ferai savoir par écrit.

M. Blackburn (Brant): Le ministère de l'Environnement possède-t-il de l'équipement pour la surveillance des côtes du Pacifique et de l'Atlantique?

M. Davis: En général, le ministère n'a pas son propre équipement. Comme je l'ai déjà dit, nous avons certains dispositifs spéciaux de détection et il est proposé d'en ajouter d'autres aux avions qu'utilise le ministère pour la surveillance des glaces qui se fait dans les principaux couloirs de navigation du Nord. Cependant, nous dépendons normalement des navires de la Garde côtière pour nos missions de reconnaissance ou pour toutes les autres que nous effectuons dans le cadre de nos fonctions de réglementation. La réponse est donc non, nous ne possédons pas nos propres navires.

M. Blackburn: Il vous faut donc compter sur la Défense nationale pour obtenir des avions et sur la Garde côtière et la Défense pour obtenir des navires. Est-ce bien cela?

M. Davis: Normalement, nous ne comptons pas directement sur la Défense pour obtenir des navires, mais comme nous l'avons déjà dit au comité, ces derniers jouent un rôle accessoire en nous signalant les déversements qu'ils ont pu détecter; nous avons aussi avec le MDN des accords en vertu desquels nos chercheurs peuvent être à bord de ces navires.

[Text]

Mr. Blackburn: So far we have been discussing major spills and how you would handle a situation similar to the *Valdez* disaster. What I would like to know is how you survey or control illegal toxic waste dumping. For example, we hear stories from time to time, mainly in the United States, I think, where used medical garbage is washed up on public and private beaches. I am not aware that this is a major problem off our coasts yet, but I fear it may be a potential problem and indeed may become a very serious one. My question is: in your opinion, at this time with the equipment and resources we have available how easy is it for someone to surreptitiously enter our waters on the surface for the purpose of illegal dumping of toxic waste materials or any kind of unwanted material in our territorial waters? Secondly, what equipment do we have in place to survey it, and how would you go about apprehending the persons in that kind of illegal activity?

• 1550

Ms Gisèle Jacob (Director, Regulatory Affairs and Program Integration, Department of Environment): As you know, our main tool for preventing and controlling damage to the environment is the Canadian Environmental Protection Act, which was passed a year and a half ago. Under that act we have some regulations, and we are developing others that will help us control the import and export of hazardous wastes. We are developing regulations in part in co-operation with Transport Canada, which manages the Transportation of Dangerous Goods Act, and also to reflect our commitments under the Basel Convention. If you want more details on the Basel Convention, and the one Canada is becoming a signatory to, we have somebody here who is an expert on the Basel Convention. So we are developing regulation that will control the import and export of materials like the ones you mentioned.

Mr. Blackburn: I think you are talking about a legal import or export. I am talking about somebody who owns a ship, has it loaded to the gills with toxic waste from some factory down in New Jersey, or it could be from any country, and is determined to come very close up the Atlantic coast and dump in our waters. I want to know how you would prevent that. What are we doing right now to prevent that from happening? What obstacle is out there, if any?

Ms Jacob: We have an inspection program. We have inspectors out there, and we work in co-operation with the Coast Guard in terms of their own inspection capability. We also have an agreement with the United States on notification. I realize those are all the legal mechanisms in place, but it is mainly through our inspection program and in co-operation with American authorities and Canadian authorities here, whether they

[Translation]

M. Blackburn: Jusqu'à présent, nous avons discuté de déversements très importants et nous nous sommes demandés ce que vous feriez dans une situation semblable à la catastrophe du «Valdez». J'aimerais savoir maintenant comment vous pouvez surveiller ou contrôler les rejets illicites de déchets toxiques. Par exemple, nous entendons dire de temps en temps, et surtout à propos des États-Unis, que des déchets d'hôpitaux viennent échouer sur des plages publiques et privées. Pour autant que je sache, ce n'est pas encore un grand problème sur nos côtes, mais il pourrait malheureusement se présenter et devenir même très grave. Ma question est la suivante: selon vous, compte tenu de l'équipement et des ressources dont nous disposons, est-il facile à quelqu'un de pénétrer subrepticement dans nos eaux territoriales—en surface—pour y rejeter illicitement des déchets toxiques ou toutes sortes de rebus? Par ailleurs, quel équipement possédons-nous pour surveiller ce genre d'activités et comment pourrait-on appréhender ceux qui s'y livreraient?

Mme Gisèle Jacob (directeur, Affaires règlementaires et Intégration des programmes, ministère de l'Environnement): Vous savez sans doute que la Loi canadienne de protection de l'environnement, qui a été adoptée il y a un an et demi, constitue notre principal outil de prévention et de contrôle des dommages environnementaux. En vertu de cette loi, nous disposons de certains règlements et nous en élaborerons d'autres qui nous aideront à contrôler l'importation et l'exportation de déchets dangereux. Nous effectuons ce travail de réglementation en coopération avec Transports Canada, qui administre la Loi sur le transport des marchandises dangereuses, et aussi compte tenu des engagements que nous avons pris en vertu de la Convention de Bâle. Si vous voulez plus de détails à ce sujet et sur l'accord dont le Canada va devenir signataire, notre expert ici présent pourrait vous renseigner. Ces règlements nous permettront donc de contrôler l'importation et l'exportation de substances semblables à celles que vous avez mentionnées.

M. Blackburn: Je pense que vous parlez d'importation et d'exportation licite. Je vous parle de quelqu'un dont le navire est chargé jusqu'à ras bord de déchets toxiques provenant d'une usine située au New Jersey ou dans n'importe quel pays, et qui a pris la décision de se rapprocher de notre côte atlantique pour y rejeter ce chargement. J'aimerais savoir comment vous pourriez éviter cela. Que faisons-nous actuellement pour empêcher une telle éventualité? Existe-t-il certains obstacles?

Mme Jacob: Nous avons un programme d'inspection. Nous avons des inspecteurs sur place et nous travaillons en coopération avec la garde côtière, qui peut également effectuer des inspections. Nous avons aussi avec les États-Unis une entente en vertu de laquelle nous échangeons des renseignements. Il est vrai qu'il s'agit là dans l'ensemble de mécanismes juridiques, mais c'est essentiellement au moyen de notre programme

[Texte]

be customs officials or Coast Guard officials, that we can control those illegal. . .

Mr. Blackburn: I realize that it is a very difficult thing, given the length of our coasts, to patrol constantly in search of suspect vessels that may indeed be there for the purpose of illegal toxic waste dumping. But I am interested to know what kind of a deterrence we have in place. Is there anything there to tell a skipper out of a foreign port not to go near Canadian waters, that kind of thing? Tell them to go anywhere else, but do not go near Canadian waters because they are well patrolled. They have a lot of small vessels out there, a lot of aircraft flying over, and it is dangerous to run the risk of dumping illegally in those waters. I am quite certain that is not the situation. Am I right or wrong?

Ms Jacob: One of the things we see happening is that as a federal government there is more and more an awareness of the fact that there are hazardous materials crossing our borders. Customs officials, RCMP officers and Coast Guard officials are becoming more and more aware of those kinds of things that they ought to look at, whereas before they were more aware of drugs, let us say. Now it is hazardous waste, hazardous materials. So it is a question of education, and certainly more and more we are getting support from our colleagues in other federal departments to do proper inspections and review papers and import and export permits, those kinds of things.

• 1555

Mr. Blackburn: Do you see a growing role for the Department in National Defence in assisting your department, first of all, in preventing and later in prosecuting these offenders of the act?

Ms Jacob: We see protection of the environment as being the responsibility not just of the Department or the Minister of the Environment; certainly all federal departments are bound by CEPA, first of all. The regulations under the Canadian Environment Protection Act apply to all federal departments, so we do expect all of them, including DND, to be in compliance with the regulations of the act, but also to show leadership in terms of what it is they can do to further protect the environment. Certainly DND is an important player in that, and so is EMR and other federal departments.

Mr. Blackburn: Do these various departments work together harmoniously and effectively, or is there a lot of red tape or a lot of jurisdictional in-fighting? That may sound like a strange question to put at a meeting such as this, but do you find that the system itself has built in unnecessary obstacles to the efficient co-operation of, say, DND, DOE, the Coast Guard, which is Department of Transport, Solicitor General, RCMP, and so on? If it is

[Traduction]

d'inspection et grâce à notre coopération avec les autorités américaines, aux échanges d'informations entre les agents des douanes ou ceux de la Garde côtière, que nous pouvons contrôler ces activités illicites. . .

M. Blackburn: Je conçois qu'étant donné l'étendue de nos côtes, il soit très difficile de les patrouiller constamment à la recherche de navires suspects qui pourraient se trouver là pour déverser des déchets toxiques. Mais j'aimerais savoir de quelles mesures de dissuasion nous disposons. Avons-nous quelque chose qui fasse comprendre au capitaine d'un navire qui se trouve dans un port étranger, qu'il ne doit pas s'approcher des eaux canadiennes, parce qu'elles sont bien patrouillées, parce que nous avons ici énormément de petits navires et d'avions de détection, de sorte qu'il serait dangereux pour lui de courir le risque de rejeter illégalement des substances toxiques dans nos eaux. Je suis sûr que tel n'est pas le cas. Ai-je tort ou raison?

Mme Jacob: Ce qui se passe, c'est que le gouvernement fédéral sait de plus en plus que des substances dangereuses traversent nos frontières. Les agents des douanes, de la GRC et de la Garde côtière savent de plus en plus quelles substances ils doivent rechercher, alors qu'auparavant ils s'intéressaient davantage aux narcotiques, par exemple. Maintenant, ce sont les substances et les déchets dangereux dont il est question. Il y a donc un effort de sensibilisation à faire, et nous bénéficions de plus en plus de l'appui de nos collègues des autres ministères fédéraux, qui insistent davantage sur les formalités d'inspection et d'examen des documents et permis d'importation et d'exportation, etc.

M. Blackburn: Le ministère de la Défense nationale devrait-il jouer un plus grand rôle pour aider votre ministère afin de prévenir d'abord de tels actes, puis de poursuivre ceux qui violent la loi?

Mme Jacob: La responsabilité de l'environnement n'incombe pas selon nous à notre ministère seulement; tout d'abord, la LCPE vise tous les ministères fédéraux. Les règlements d'application de la Loi canadienne de protection de l'environnement s'appliquent à tous les ministères fédéraux, et nous nous attendons donc à ce que tous, y compris le MDN, respectent les règlements qui découlent de la loi, mais aussi qu'ils prennent des initiatives pour protéger davantage l'environnement. Il est évident que le rôle de la Défense est important à cet égard, de même que celui d'EMR et d'autres ministères fédéraux.

M. Blackburn: Y a-t-il une coopération efficace et harmonieuse entre eux ou est-ce qu'il existe beaucoup de complications administratives ou de conflits quant à leurs sphères de compétence respectives? Ma question peut vous paraître bizarre dans ce genre de réunion, mais j'aimerais savoir si le système vous paraît comporter des obstacles inutiles à une coopération efficace entre le MDN, le MPO, la Garde côtière, à savoir le ministère des

[Text]

true, are there ways we can recommend making the co-operation more efficient?

Ms Jacob: I think there are already lots of activities within the federal system right now to improve those links. The Solicitor General's office and the Department of Justice have set up committees to look at enforcement of environmental regulations, how we can ensure national consistency, how we can ensure co-operation between various departments, training, various enforcement officials within a number of federal departments. I think what is happening is a growing awareness of the substances that are harmful to the environment. How can we control them? Where can we find them? Certainly there is a lot of interest and co-operation within all federal agencies to work towards or to contribute to the control of those substances. But it is progressive.

Mr. Blackburn: What are the major environmental threats to Canadian territorial waters on the Pacific and Atlantic coasts? I am deliberately leaving out the Arctic at this point because that seems to me to be another highly specialized area. But what in your view are the most important and most dangerous threats?

Ms Jacob: Oil spills and—

Mr. Blackburn: Illegal toxic waste dumping has not yet become a major threat?

Mr. Davis: No.

Mr. Blackburn: Do you anticipate that it will?

Mr. Davis: Certainly in terms of the role of DND, the more eyes and ears you have related to what we call environmental hazards, the better; as Gisèle has indicated, even having fishermen and others who are out in boats within Canada's waters assisting in the process if there is an awareness of what some of the hazards are.

However, if we are going to look at what you would call the "rogue ship" and the dumping of toxic wastes, normally this is a bigger problem on the open ocean where essentially only international conventions apply rather than the potential of what we would call onerous domestic legislation. The fines associated with, for instance, countervention of various regulations and/or Canadian laws can be very steep. There is the potential for seizing of equipment and ships, and normally someone like a rogue dumper would not take that risk by entering Canadian waters or any inshore waters that are under the direct control of a country. So there is probably little chance that what we would call rogue ships would deliberately enter Canadian waters for the dumping of toxic wastes.

[Translation]

Transports, le Solliciteur général, la GRC, etc.? Si c'est le cas, quelle recommandation pourrait-on faire pour renforcer leur coopération?

Mme Jacob: Je pense qu'il existe déjà beaucoup d'activités dans le système fédéral pour améliorer ces liens. Le Solliciteur général et le ministère de la Justice ont constitué des comités qui examinent l'application des règlements sur l'environnement, la façon dont nous pouvons assurer l'uniformité à l'échelle nationale et la coopération entre les divers ministères, de même que la formation des différents fonctionnaires chargés de l'application de la loi dans un certain nombre de ministères fédéraux. Il y a je crois une prise de conscience croissante au sujet des substances nocives pour l'environnement. On se demande comment les contrôler, les découvrir aussi. Tous les organismes fédéraux s'intéressent beaucoup à ces questions et unissent leurs efforts afin de permettre le contrôle de ces substances. Mais c'est quelque chose qui se fait progressivement.

M. Blackburn: Quelles sont les principales menaces environnementales pour les eaux territoriales canadiennes sur les côtes du Pacifique et de l'Atlantique? Je laisse délibérément de côté l'Arctique pour le moment, car il représente, me semble-t-il, une autre région très spécialisée. Quelles sont donc, selon vous, les menaces les plus importantes et les plus graves?

Mme Jacob: Les déversements de pétrole et. . .

M. Blackburn: Les rejets illicites de déchets toxiques ne sont pas encore devenus une menace importante?

M. Davis: Non.

M. Blackburn: Pensez-vous qu'ils le deviendront?

M. Davis: Pour ce qui est du rôle du ministère de la Défense, plus il pourra détecter les dangers environnementaux, mieux ce sera. Comme l'a dit Gisèle, il faudrait même s'assurer de la coopération des pêcheurs et de tous ceux qui sont en mer dans les eaux du Canada; ils pourront participer à l'effort de tous s'ils savent quels sont certains des dangers qui se présentent.

Quant aux capitaines sans scrupule qui voudraient déverser des déchets toxiques, c'est normalement un problème plus important en haute mer, où seules s'appliquent essentiellement les conventions internationales plutôt que des législations nationales qui prévoient des amendes. Les amendes imposées à la suite de la violation de divers règlements ou lois du Canada peuvent coûter très cher. Il est possible aussi de saisir l'équipement et les navires, et normalement un capitaine sans scrupule ne se risquerait pas à pénétrer dans les eaux canadiennes ou dans des eaux intérieures qui relèvent du contrôle direct d'un pays. Il est donc peu probable que des capitaines sans scrupule pénètrent délibérément dans les eaux du Canada pour y rejeter des déchets toxiques.

[Texte]

But there is still is a concern about the increasing traffic in things such as oil. There are chemicals exported to other countries that are hazardous in various ways xxx

• 1600

But there still is a concern about the increasing traffic in things like oil. There are chemicals exported to other countries that are hazardous in various ways to the aquatic and marine environment, and probably the greatest future threats in that kind of thing are not so much the ships that pass by, except perhaps in the case of the west coast oil situation, but rather either ships that are entering for the purpose of bringing various chemicals into this country or ships that are leaving this country to take to other countries chemicals, fuels, or other substances that can become hazardous or toxic under certain circumstances.

The Chairman: When you were responding to Mr. Rompkey, you made reference to an environmental discussion paper. Is that a paper you could share with the committee; is that one you could forward to us?

Mr. Thornton: It is one of the papers being developed to provide information about the federal government to the public review panel on tanker safety and marine spills response capability. So it is indeed a public document.

Mr. Davis: We will undertake to provide the committee with copies of that document.

The Chairman: Thank you.

The other question I have relates in part to or flows from a question Mr. Blackburn asked when you responded that you have no ships and you have no planes. Is there a requirement for an environmental ship, for a research ship, for a ship that has on board some environmental research capacities, or can the work that you need to do in environmental work be done by ships that are used for multiple but other purposes?

Mr. Davis: That is probably a hard question to respond to specifically, so I will respond in general. In general the kind of research we would undertake or the kind of research we would carry out in co-operation with the Department of Fisheries and Oceans in the marine environment would normally require rather specialized equipment. That type of ship is available through the Coast Guard and it is made available for environmental work on both our coasts and in the Arctic, because in general those types of ships have features built into them that best suit a research environment.

However, there are other cases. For instance, the Wildlife Service, in investigations of marine birds and so on, does make use of equipment mounted in private ships.

In general I guess our reaction would be that we would prefer dedicated ships and equipment because in many cases research and monitoring require repetitive work, if

[Traduction]

Mais le mouvement croissant des pétroliers reste encore une source de préoccupation. On exporte vers d'autres pays des produits chimiques qui sont dangereux pour bien des raisons.

Il y a toujours le problème du nombre sans cesse croissant de navires qui transportent des produits comme le pétrole. On exporte des produits chimiques qui présentent un véritable danger pour l'environnement marin. Vraisemblablement, le plus grand danger ne vient non pas des navires qui passent le long de nos côtes, sauf peut-être dans le cas du transport du pétrole le long de la côte ouest, mais plutôt des navires qui entrent ou qui sortent de nos ports, chargés de produits chimiques, de pétrole ou d'autres produits dont le déversement pourrait avoir des conséquences néfastes.

Le président: Dans votre réponse à M. Rompkey, vous avez parlé d'un document de travail sur l'environnement. Serait-il possible d'avoir un exemplaire de ce document?

M. Thornton: Il s'agit d'un des documents destinés à renseigner la commission d'examen public de la sécurité des pétroliers et de la capacité du Canada faire face aux déversements en milieu marin. Il s'agit donc d'un document public.

M. Davis: Nous nous engageons à vous en faire parvenir plusieurs exemplaires.

Le président: Merci.

Ma deuxième question découle de celle que vous a posée M. Blackburn lorsque vous avez dit que vous n'aviez pas de navire ou d'avion. Avez-vous besoin d'un navire environnemental, d'un navire de recherche ou d'un navire qui puisse effectuer certaines recherches environnementales, ou pouvez-vous effectuer votre travail de recherche environnementale en vous servant de navires à usages multiples?

M. Davis: Je ne crois pas pouvoir répondre à cette question de façon précise. Généralement, le genre de recherche que nous faisons en milieu marin, soit seuls ou en collaboration avec le ministère des Pêches et Océans, exige habituellement du matériel spécial. Nous nous servons habituellement des navires de la Garde côtière pour effectuer nos recherches sur les côtes est et ouest du Canada et dans l'Arctique, parce que les navires de la Garde côtière s'y prêtent bien.

Cependant, ce n'est pas toujours le cas. Par exemple, le Service de la faune fait appel à des navires privés équipés de matériel spécial pour étudier les oiseaux marins.

Nous préférierions évidemment avoir nos propres navires et notre propre matériel spécial parce que le travail de recherche et d'étude est souvent répétitif et qu'il

[Text]

you wish, and often in the same areas, to detect changes or better to understand the marine environment. So we would in general prefer dedicated equipment.

To give you an example, on our inland waters there is one research ship called the *Limnos* that is dedicated solely to research in the Great Lakes.

M. Marc Ferland (député de Portneuf): J'aimerais que les témoins fassent un peu abstraction de leurs fonctions et se mettent dans la peau du simple citoyen canadien, du contribuable.

Selon vous, dans le contexte actuel, la souveraineté des eaux canadiennes et leur protection au niveau de l'environnement sont-elles conformes à ce à quoi tout citoyen canadien est en droit de s'attendre?

• 1605

Mme Jacob: Ce n'est pas une question facile. En tant que représentants du ministère de l'Environnement, nous nous intéressons, bien entendu, à la protection des eaux et des ressources maritimes. Nous considérons que nous avons des programmes qui nous permettent de contrôler la pollution des eaux, notamment par le biais de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement qui nous permet de contrôler les émissions et les. . .

M. Ferland: Si vous me le permettez, je vous arrête tout de suite. Je sais que vous allez me parler des programmes de votre ministère. Je vais poser ma question différemment.

Votre collègue a dit que votre ministère avait des ententes avec la Défense nationale, la garde côtière et ainsi de suite. Lorsque nous demandons les services de l'armée, on doit se demander qui va payer la facture. Supposons que je suis le capitaine d'un navire de pêche. Il est 16h05 et je suis à 150 milles des côtes de Terre-Neuve. Je frappe un objet non identifié et je découvre que j'ai une perte de carburant qui s'en va dans l'océan. Qu'est-ce que je fais? J'appelle le ministère des Pêches et des Océans, parce que je suppose que je relève du ministère des Pêches et des Océans. Le ministère des Pêches et des Océans me dit: Avez-vous frappé un sous-marin non identifié? Comme les garde-côtes sont en grève, ils ne sortent pas en mer pour récupérer le pétrole.

On arrive parfois à trouver des solutions en procédant par l'absurde, mais la réalité est celle-là. Je sais que cela vous place dans une drôle de situation. Vous êtes fonctionnaire dans un ministère et vous avez à défendre les couleurs de votre ministère. Comme je suis simple député, je n'ai pas de ministère et j'en suis très heureux, mais j'ai à me préoccuper de l'intérêt de l'ensemble des citoyens du pays.

À votre avis, est-ce que les ententes interministérielles qui existent présentement sont conformes à ce à quoi tout citoyen contribuable est en droit de s'attendre en matière de protection de l'environnement et de souveraineté des eaux canadiennes? Si vous ne voulez pas répondre à ma question, je ferai venir le ministre, mais. . .

[Translation]

faut souvent rester sur place pour déceler les changements qui nous permettent de mieux comprendre le milieu marin. Ainsi, il serait préférable d'avoir notre propre matériel spécial.

A titre d'exemple, il y a un navire de recherche appelé le *Limnos* qui sert uniquement à la recherche sur les Grands Lacs.

Mr. Marc Ferland (Portneuf): I would ask the witnesses to set their duties aside for a moment and step into the shoes of the average Canadian taxpayer.

In your opinion, given the current context, are Canadian marine sovereignty and environment protection up to the standards any Canadian citizen would be in right to expect from his country?

Ms Jacob: That is not an easy question. As representatives of Environment Canada, it is, of course, our responsibility to protect our waters and marine resources. We feel we have programs that enable us to control water pollution, particularly under the Canadian Environment Protection Act which allows us to control effluence and. . .

Mr. Ferland: I shall stop you here, if I may, because I know you are going to tell me about your department's programs. Let me rephrase my question.

Your colleague said that your department had entered into agreements with National Defence, the Canadian Coast Guard, etc. When we call the Canadian forces in, who pays the bill? Let us say I am the skipper of a fishing vessel. It is 4.05 p.m. and I am 150 miles off the coast of Newfoundland. I have just struck an unidentified object and find that I am leaking fuel into the ocean. What do I do? I call the Department of Fisheries and Oceans because I assume I fall under that department's responsibility. Fisheries and Oceans tell me: Have you struck an unidentified submarine? The Coast Guard is on strike and therefore cannot go out to sea to clean up the spill.

Sometimes, extreme examples are used to find solutions, but in this case, the example is real. I know I am putting you on the spot. It is your duty to defend your department's position. I am only a Member of Parliament; I am not a minister, thank God, but it is my duty to protect the interests of all Canadians.

In your opinion, do current interdepartmental agreements on Canadian marine sovereignty and environment protection up to the standards Canadians are in right to expect? If you don't want to reply, I shall invite the minister, but. . .

[Texte]

Mr. Davis: When it comes to policy, that is an area we cannot comment on. But certainly there are problems with a country like Canada, which is sparsely populated and has the longest coastline in the world and therefore has great difficulty in protecting its sovereignty in marine waters compared to a country like Britain which has a much shorter coastline, a much denser population, and so on. So yes, it is a difficult thing to do.

Again, we find it difficult in general to respond to the expectations of Canadians, but we have to look at what is doable and what is realistic within the context of the resources of the country.

M. Ferland: Posons la question d'une autre façon. Il semble y avoir des problèmes assez marqués entre un certain nombre de ministères. Sauf erreur, il y en a six de rattachés à la garde côtière; ils sont tous rattachés plus ou moins directement à la Défense nationale. Vous devez sûrement en avoir autant. Est-ce qu'on n'aurait pas avantage à ce qu'un seul intervenant se préoccupe de la sécurité nationale ou de l'autodétermination des eaux canadiennes? Dans cet organisme, on retrouverait des spécialistes de l'environnement et ainsi de suite, et un budget lui serait attribué. Actuellement, il semble exister une espèce de conflit entre différents ministères. On se dit: Si j'interviens dans cette situation, est-ce moi qui paye la facture ou si c'est la Défense nationale? Est-ce la garde côtière qui va payer la facture? Est-ce le ministère des Pêches et des Océans qui va payer la facture? Pendant ce temps-là, il y a un événement qui se déroule et personne n'intervient. Est-ce que je me trompe dans ma façon de présenter les choses?

• 1610

Mme Jacob: Selon notre politique, c'est le pollueur qui paie la facture. Il ne la paie peut-être pas au moment où l'incident se produit. Étant donné qu'il y a une situation d'urgence, le gouvernement intervient pour réparer les dommages ou pour aider la personne en détresse, mais le système veut que le pollueur soit éventuellement responsable des coûts de la pollution qu'il cause.

M. Ferland: Si c'est un navire de la Défense nationale qui perd du pétrole, c'est le citoyen canadien qui va payer. Mais il va falloir un certain nombre d'heures, ou peut-être de jours, avant qu'on ne prenne la décision d'intervenir.

Mme Jacob: Pas d'intervenir, mais de payer la facture. L'intervention est immédiate. . . s'il n'y a pas de grève de la garde côtière. Dans des circonstances normales, l'intervention est immédiate. Il y a un système de rapports, que ce soit de la garde côtière ou de Pêches et Océans. Les navigateurs savent que, s'ils sont en détresse, ils doivent composer un numéro central qui alerte les agences compétentes pour répondre à la situation, selon la nature de l'incident.

M. Ferland: Selon vous, étant donné qu'on a plusieurs milliers de kilomètres de côte, au lieu de se retrouver avec deux marines civiles et une marine militaire, toujours

[Traduction]

M. Davis: Nous ne pouvons discuter de politiques. Le Canada présente des problèmes particuliers: il est peu peuplé et son littoral est plus long que celui de tout autre pays au monde. Il est donc plus difficile pour le Canada d'affirmer sa souveraineté sur ses eaux, que pour un pays comme la Grande-Bretagne dont le littoral est beaucoup moins long et la population beaucoup plus élevée. C'est donc très difficile.

En général, il nous est très difficile de répondre aux attentes des Canadiens, car nous devons faire ce que nous pouvons avec les ressources dont nous disposons.

Mr. Ferland: Let me put the question to you in another way. There seems to be a rather serious problem with a certain number of departments. Unless I am mistaken, the Coast Guard deals with six departments, all of whom deal more or less directly with National Defence. It is surely the same case with your department. Would it not be better to have a single agency or organization responsible for national security or maritime sovereignty? That organization could include environment and other specialists and have its own budget. As it stands, there seems to be some sort of conflict between the various departments. Everyone wants to know who is going to pay the bill if they intervene. Will it be National Defence, the Coast Guard, or the Department of Fisheries and Oceans? In the meantime, nobody is doing anything about the accident that has just happened. Am I right in putting it that way?

Ms Jacob: Our policy is to make a polluter pay the bill. It may not be right at the moment when the incident occurs. Since it is an emergency, the government will move in to repair damages and help people in distress. But in the end the polluter will have to pay the costs.

Mr. Ferland: If the oil leak comes from a National Defence ship, the bill will be paid by the Canadian citizens. But it will take a few hours, or maybe days, before the decision is made to act.

Ms Jacob: Not to act, but to pay the bill. The action is immediate. . . unless the Coast Guard is on strike. In normal circumstances we move in immediately. Both the Coast Guard and Fisheries and Oceans have a reporting system. Seamen know that if they need help they can call one central number that will in turn alert the appropriate agencies, according to the type of incident.

Mr. Ferland: Given that our coast is several thousand kilometres long, do you feel that instead of having two civilian navies and one military navy, all of them funded

[Text]

payées par le même contribuable, est-ce qu'on n'aurait pas avantage à avoir une seule marine qui assurerait la souveraineté des eaux, quitte à ce qu'il y ait à bord de ces navires-là un spécialiste de l'environnement, un représentant du solliciteur général au cas où il y aurait de la drogue et un représentant de la garde côtière? Est-ce qu'on n'aurait pas avantage à avoir une seule et unique marine avec un patron qui répartirait équitablement les navires? On a 72 navires au niveau de la garde côtière. Je ne crois pas que vous ayez des agents sur chacun de ces navires-là. Au Canada, on a plus de navires dans la marine civile que dans la marine de guerre. Selon vous, est-ce qu'on aurait avantage à se diriger vers cela? Vous êtes des spécialistes, vous vivez depuis des années dans le système de la Fonction publique canadienne et vous avez à négocier avec vos collègues de même niveau sur des questions qui touchent toujours le même contribuable.

Vous dites que votre château, c'est l'environnement, que celui de l'autre, ce sont les bateaux et que cela ne vous regarde pas. Mais le citoyen canadien a toujours le même problème: Est-ce que j'ai les outils les plus efficaces pour assurer ma sécurité, environnementale ou autre?

Mr. Davis: The option you have suggested is certainly one that could be considered. It is always fraught with difficulty; and perhaps I can give an analogous example.

If we look at the environmental area, it is almost as broad and as wide as you can make it, and you have great difficulty in not only defining federal versus provincial responsibility. For example, water, with which I am most familiar; there are responsibilities for water in 17 different departments. But they deal with water in different ways: some to protect it in the environmental sense, some to manage it as a resource, others to control it in terms of owning dams or playing some role related to hydroelectric power. Again, in many of the issues the government must face there are different ways of organizing. Often it gets very complex, just because of the wide diversity of interests, and sometimes in solving one problem by bringing a group together it may create others. But the kind of options you mentioned would seem to be viable options for examination.

• 1615

Mr. Hicks (Scarborough East): A lot of people have touched on some of the things I want to talk about in a small way. What I have picked up from the conversation so far is that all of the surveillance done for Environment is pretty well done in an incidental way. Would you agree with that?

Mr. Davis: Yes.

Mr. Hicks: Because you have no one and no means to go out and solely do surveillance on behalf of Environment Canada, you therefore have to rely on National Defence, RCMP, our search and rescue Sea King

[Translation]

by the same taxpayers, it might be preferable to have one navy only to protect our maritime sovereignty, with on board of each ship, if necessary, one environmentalist, one representative of the Solicitor General, in case there should be drugs, and one member of the Coast Guard? Would it not be preferable to have one navy with one boss who would divide the ships fairly? The Coast Guard now has 72 ships. I do not think you have officials on every one of them. Canada has more civilian ships than military ships. Would you recommend that type of solution? You are specialists, you have been in the Canadian Public Service for years and you have to negotiate with colleagues who are on the same hierarchical level as you on issues concerning the same taxpayers.

You say that your domain is the environment. And that you have nothing to do with ships. But from the point of view of the Canadian citizen, there is only one question: Do I have at my disposal the most efficient means to ensure my security, environmental or other?

M. Davis: On pourrait certainement envisager la solution que vous suggérez. Il y a toujours maintes difficultés, et je peux vous donner un exemple analogue.

Dans le domaine de l'environnement, qui est infiniment vaste, il est déjà très difficile de différencier les responsabilités fédérales des responsabilités provinciales. Dans le domaine de l'eau, que je connais bien, les responsabilités sont réparties entre 17 ministères. Chacun considère l'eau d'un point de vue différent: certains s'y intéressent sur le plan écologique pour la protéger; d'autres la gère, en tant que ressource; d'autres encore la contrôlent parce qu'ils ont des barrages, ou qu'ils jouent un autre rôle relié à l'énergie hydro-électrique. Comme pour bien d'autres questions auxquelles doit s'intéresser le gouvernement, il y a différentes façons possibles de s'organiser. Cela devient souvent très complexe, en raison du grand nombre d'intérêts en jeu, et parfois en formant un groupe pour résoudre un problème, on risque d'en créer d'autres. Mais la solution que vous avez suggérée vaut certainement la peine d'être examinée.

M. Hicks (Scarborough-Est): On a à plusieurs reprises abordé de différentes façons les questions que je voulais soulever. Ce que j'ai pu conclure de la discussion jusqu'ici, c'est que toute la surveillance effectuée pour Environnement Canada est faite de façon accessoire. Êtes-vous d'accord là-dessus?

M. Davis: Oui.

M. Hicks: Comme vous ne disposez ni du matériel ni du personnel nécessaires pour faire de la surveillance exclusivement pour Environnement Canada, vous devez compter sur le ministère de la Défense nationale, la GRC,

[Texte]

helicopters when they are on other missions, Coast Guard, etc.

Mr. Rompkey alluded to the Trackers. I would think that automatically the cancellation of the Trackers will cause a hardship. It will have to cause some type of a hardship for the surveillance that is to be done, unless you foresee private contracting, additional private contracting in conjunction with DND or in conjunction with the Coast Guard whereby you will be able to have additional inspectors out there in some type of aircraft doing as much surveillance as they can.

Just before I ask you to comment on that, we have to remember that every other department you work in conjunction with put their responsibilities first. Defence—their number one priority is defence. Coast Guard—they have other responsibilities. Unfortunately for you, when your inspectors are allowed to go on board these vessels and so on, it is a secondary thing. That is why I made my initial statement that I think everything is done in an incidental way. Do you want to comment on any of that?

Mr. Davis: In the general sense we respond to what we would call marine environmental emergencies primarily in the reactive mode based on information gained by others. But it certainly does not mean that we do not play a direct role in terms of addressing individual spill issues. As soon as there is some form of spill it is normal for us to dispatch inspectors to take samples. There are also others in the Department of Fisheries and Oceans primarily who are authorized to take samples and to collect evidence.

We also, as I mentioned earlier, do have some capability for reconnaissance and surveillance through the aircraft that the department operates primarily for ice reconnaissance work. We also use some of the other aircraft that DND presently flies, such as the Aurora series aircraft which are used for surveillance and report.

We do not have, to my knowledge, an actual assessment of the impact that the discontinuance of the Tracker as of April 1 will have on our environmental reconnaissance and sensing programs.

Mr. Hicks: Have you requested an assessment of how it will impact on your environment surveillance? Is there something being done?

Mr. Davis: I would expect that this issue will come out as part of the information associated with the present ongoing evaluation of oil spill capability that is underway at this point in time.

Mr. Hicks: When a National Defence vessel goes out to sea you can request to have an inspector on board. Do you have some working arrangement so that on some of their exercises, for instance, you have inspectors on board?

Mr. Davis: It is not unusual for DOE people to be involved in exercises. The main linkage relates to marine forecasting and the provision of special service forecasts in

[Traduction]

les hélicoptères de recherche et de sauvetage *Sea King* lorsqu'ils sont déployés pour d'autres missions, la Garde côtière, etc.

M. Rompkey a mentionné les Tracker. J'imagine que le retrait des Tracker va automatiquement causer des difficultés du point de vue de la surveillance, à moins que vous n'envisagiez de faire appel à des sous-traitants privés, conjointement avec le MDN ou la Garde côtière, ce qui vous permettrait de mettre des inspecteurs dans quelques avions de plus pour assurer la plus grande surveillance possible.

Avant que vous me donniez votre point de vue là-dessus, je voudrais rappeler que les ministères avec lesquels vous collaborez font passer leur travail en premier. Pour la Défense, leur priorité c'est la défense. La Garde côtière a elle aussi d'autres responsabilités. Malheureusement pour vous, lorsqu'on admet vos inspecteurs à bord, ils ne sont là qu'accessoirement. C'est ce que j'ai dit au début. J'aimerais avoir votre point de vue là-dessus.

M. Davis: En général, dans les cas de catastrophes écologiques maritimes, nous réagissons essentiellement à l'information transmise par d'autres. Mais ça ne veut certainement pas dire que nous ne jouons pas un rôle direct en cas de déversement. Dès qu'un déversement se produit quelque part, nous envoyons des inspecteurs pour faire un échantillonnage. Il y a également des employés du ministère des Pêches et Océans, essentiellement, qui sont autorisés à prélever des échantillons et à rassembler des éléments d'information.

Comme je le disais tout à l'heure, nous avons aussi des moyens de reconnaissance et de surveillance, puisque le ministère a un avion qu'il utilise principalement pour les missions de surveillance des glaces. Nous avons également accès à certains avions du MDN, comme l'Aurora, qui sert à la surveillance et au rapport.

À ma connaissance, nous n'avons pas jusqu'ici évalué les conséquences du retrait du Tracker, le premier avril, pour nos programmes de reconnaissance et de détection écologiques.

M. Hicks: Avez-vous demandé qu'on fasse une évaluation de l'effet que cela aura sur la surveillance écologique? Fait-on quelque chose?

M. Davis: J'imagine que la question sera abordée dans le cadre de l'évaluation que l'on fait actuellement de notre capacité de réaction en cas de déversement pétrolier.

M. Hicks: Lorsqu'un navire de la Défense nationale part en mer, vous pouvez demander qu'il prenne un de vos inspecteurs à bord. Existe-t-il un accord qui vous permette d'envoyer des inspecteurs, par exemple, lors de certaines manoeuvres?

M. Davis: Il n'est pas rare que des employés de notre ministère participent à des manoeuvres. Il y a collaboration principalement pour les prévisions

[Text]

conjunction with naval exercises as an example. We can and do have the ability, and have used the capability of DND to carry inspectors and/or researchers into the field.

• 1620

Mr. Hicks: They would get a free ride on those vessels.

Mr. Davis: Yes.

Mr. Hicks: There is not a cost recovery situation there.

Mr. Davis: No.

Mr. Hicks: In your opinion, are we dealing sufficiently with the inland surveillance? We have talked about the coastal problems, but we do have the Great Lakes among other great waterways in Canada. Do we have the capability of surveillance for inland waters?

Mr. Davis: Generally, we do have what I would call a very large departmental inspector-type role on what we would call the land. There is a formal spill notification and agreement with the United States that can be triggered and a specific contingency plan that is associated with potential events on the Great Lakes.

Perhaps Gisèle could talk a little more about the inspection forces and the kinds of regulatory programs we carry out on what we call the land as opposed to the sea.

Ms Jacob: Again, it is in support of our regulatory authority. If we have regulations in place, then we have inspectors and investigators to make sure there is compliance with those regulations. If there is non-compliance, then we make sure that the adequate penalty and certainly the adequate corrective measures are taken.

I would like to go back to our way of doing business. We do develop agreements with other federal departments, with other agencies, in order to use to the maximum extent possible the resources that we all have. There are options to regroup certain responsibilities under one head. We are trying to make sure that agencies and people feel they have an important role to play in protecting, in monitoring, in surveillance activities to protect the environment.

I think we do that through memoranda of understanding, through cost-sharing exercises, where we do look at our capability to do these things. So certainly we do them jointly with other agencies to maximize our resources.

Mr. Hicks: I am very glad to hear protection, monitoring, surveillance—those three terms—because of what Mr. Blackburn said earlier. Everything I have heard so far is reactive. You react to a spill; you get somebody. We do not seem to have the capability of protecting our vast waterways, especially in the areas of environment. I would think that—

Ms Jacob: The way we protect mostly is to look at pollution at source, to prevent the pollution from occurring in the first place. So we work with the

[Translation]

maritimes et les prévisions spéciales pour les manoeuvres en mer, par exemple. Nous pouvons avoir recours au MDN pour envoyer des inspecteurs et des chercheurs sur place, et nous le faisons.

M. Hicks: Ils voyagent gratuitement.

M. Davis: Oui.

M. Hicks: Il n'est pas question de recouvrement des frais.

M. Davis: Non.

M. Hicks: À votre avis, fait-on suffisamment de surveillance à l'intérieur des terres? Nous avons parlé des problèmes côtiers, mais il y a aussi, entre autres, les Grands Lacs au Canada. Avons-nous des capacités de surveillance suffisantes pour les eaux intérieures?

M. Davis: Sur ce que nous appelons la terre, nous avons dans l'ensemble un rôle d'inspection assez large. Nous avons avec les États-Unis un accord officiel d'information en cas de déversements, et un plan d'action précis en cas d'incidents sur les Grands Lacs.

Gisèle pourrait vous en dire un peu plus sur l'inspection et le genre de programmes de réglementation que nous avons sur terre par rapport à la mer.

Mme Jacob: Là encore, cela est relié à notre rôle de réglementation. Si nous avons des règlements, nous avons des inspecteurs et des enquêteurs pour s'assurer que les règlements sont respectés. En cas d'infraction, nous nous assurons que les sanctions soient adéquates, et, bien sûr, que les mesures correctives nécessaires soient prises.

Je voudrais revenir à la façon de procéder. Nous avons des accords avec d'autres ministères fédéraux, d'autres agences, afin de profiter le plus possible des ressources disponibles. On peut envisager de regrouper certaines responsabilités sous une seule direction. Nous essayons de donner aux gens et aux agences le sentiment qu'ils ont un rôle important à jouer dans la protection, le contrôle et la surveillance de l'environnement.

Pour cela, nous signons des protocoles d'entente, des accords de partage des coûts, dans la mesure de nos capacités. Nous travaillons donc en collaboration avec d'autres agences afin de maximiser nos ressources.

M. Hicks: Je suis heureux d'entendre les trois mots—protection, contrôle et surveillance—à cause de ce que disait tout à l'heure M. Blackburn. Jusqu'ici, vous n'avez parlé que de réaction. Vous réagissez devant un déversement: Vous appelez quelqu'un. Nous ne semblons pas capables de protéger nos grands cours d'eau, surtout sur le plan écologique. J'ai l'impression que...

Mme Jacob: Nous essayons surtout d'arrêter la pollution à la source, avant même qu'elle ne se produise. Nous travaillons pour cela avec les provinces et avec

[Texte]

provinces. We work with industry. We make sure we have either regulations in place to prevent the pollution-causing event occurring in the first place or that we have in place agreements with them, where we develop the technology to control the emissions or the effluents in the first place. So we are working mostly at source. That is why we appear to be more reactive when an incident occurs, because most of our energy is in preventing them from occurring in the first place. But when something does occur, that is when the co-operative mechanisms all jell and work together to respond as quickly as possible to those incidents.

Mr. Darling (Parry Sound—Muskoka): You stated what you do in the case of a spill. But when the spill occurs, I suppose the first line of defence, and the one that has the supreme authority, is the Canadian Coast Guard, not the Department of the Environment. Is that correct?

Ms Jacob: In marine, yes.

Mr. Darling: So in other words, it is the Coast Guard that is there first and then they would be in touch with your officials.

Ms Jacob: They are the lead agency. We support them by providing the scientific and—

Mr. Darling: But they are the lead agency.

Ms Jacob: Yes.

• 1625

Mr. Darling: It was mentioned that there is a strike among the Canadian Coast Guard, and I am just wondering if in case of an emergency tonight—even though I understand they are back at the table today—if there is an emergency program there. Is the Coast Guard available in case of an emergency at present? Strikes do occur in democratic countries, and I guess in others, too.

Mr. Rompkey: The Soviet Union.

Mr. Davis: There is no specific contingency plan to cover the case where the Coast Guard would not respond. Again, though, we have been in relatively close contact with the Coast Guard on this issue and there are indications that if there is an environmental urgency "of significance" they do expect a positive response from the crews. But there is no specific contingency plan that might call for the use of either DND or private sector ships in this particular case.

Mr. Darling: In all fairness, I think the Coast Guard who are on strike did give an undertaking that if there were an emergency they would be there; and for that they are to be applauded.

Mr. Rompkey: But, Stan, I think they have hedged their bets on that. I am not sure the latest statements have been as strong as that.

The other thing I would like to add, if I may, is that the navy was called in to help with fisheries surveillance,

[Traduction]

l'industrie. Nous nous efforçons d'avoir soit des règlements pour prévenir la pollution, soit des accords pour la mise au point de technologies de contrôle des émissions ou des effluents. Nous nous attaquons donc aux problèmes à la source surtout. C'est la raison pour laquelle en cas d'accident, nous donnons l'impression de ne pouvoir que réagir devant les faits, parce que nous nous consacrons surtout à la prévention. Mais en cas d'accident, tous les mécanismes de coopération se mettent en place pour faire face aussi rapidement que possible à la situation.

M. Darling (Parry Sound—Muskoka): Vous nous avez expliqué ce que vous faites en cas de déversement. Mais j'imagine que dans ces cas-là, la première ligne de défense, l'autorité suprême, c'est la Garde côtière, pas le ministère de l'Environnement, n'est-ce pas?

Mme Jacob: Dans le domaine maritime, oui.

M. Darling: Autrement dit, ce sont les garde-côtes qui arrivent les premiers et qui contactent vos responsables.

Mme Jacob: C'est l'organisation dirigeante. Nous l'appuyons en fournissant une expérience scientifique et...

M. Darling: Mais ce sont eux qui dirigent.

Mme Jacob: Oui.

M. Darling: On a signalé que la Garde côtière s'était mise en grève et je sais très bien qu'ils reprennent les négociations aujourd'hui, mais je me demandais s'il y avait un programme spécial prévu au cas où la situation deviendrait critique ce soir. Est-ce que dans les cas critiques les membres de la Garde côtière sont disponibles en ce moment? Je suppose que ce n'est pas seulement dans des pays démocratiques que les gens font grève.

M. Rompkey: C'est le cas en Union soviétique.

M. Davis: Aucun plan spécial n'est prévu au cas où la Garde côtière refuserait d'intervenir. Nous avons tout de même maintenu des rapports étroits avec les garde-côtes et on peut s'attendre à ce que les équipages interviennent si un problème écologique critique se posait. On n'a toutefois prévu aucun plan spécial qui aurait recours aux navires de la Défense nationale ou à des navires privés dans un cas comme celui-ci.

M. Darling: Il faut tout de même reconnaître que les membres de la Garde côtière qui sont en grève se sont engagés à intervenir dans des circonstances critiques et nous devons les en féliciter.

M. Rompkey: Je pense, Stan, qu'ils ne veulent pas mettre tous leurs oeufs dans le même panier. Je ne pense pas qu'ils se soient vraiment engagés.

Je voulais également ajouter qu'on a fait appel à la Marine pour surveiller les navires de pêche, sinon

[Text]

if not environmental. . . I think that is an important point.

Mr. Darling: One other thing. You heard last week there was an important meeting of the Prime Minister and the Secretary of State and Canadian officials with the U.S.S.R. and an agreement was signed for the Arctic with the U.S.S.R. I would assume this would be a big plus in your department, being able to monitor any possible environmental. . . whether a spill or whatever. . . and work more in conjunction with the U.S.S.R. now. So I would assume in your particular responsibility, sir, you would be welcoming that with open arms and think it would be a very, very positive thing.

Mr. Davis: It is safe to say, sir, that because environmental issues are global in scope, the greater the number of agreements we can reach with other countries, whether on a bilateral or multilateral basis, ultimately the better off we will be to deal with these kinds of environmental issues. In particular, the ones on the Arctic are of significance to Canada in the air pollution area, where it is estimated roughly 70% of the source of the so-called arctic haze may rest with Russia and the satellite countries.

Perhaps even more important than the agreement itself—and I personally had a number of my scientists involved in the negotiations with the Russians and the exchanges that took place among people at the scientific level—is the willingness of that country to discuss environmental issues now. I see both the agreement and what I would call the willingness and the openness of the dialogue between scientists as being very important to, in particular, the arctic questions, where both countries have a very significant role to play.

I do know as that some of our scientists have visited areas of Russia where there are significant environmental problems or where there was such tight security that there was no possibility of their even getting together with their colleagues to address areas where the Russians may have some experience. Certainly there is now a new openness and a vehicle to open the kind of dialogue that is so important to address these environmental issues.

Mr. Darling: That certainly should be a great improvement. This is what I was hoping for, because where they were probably not too forthcoming, now the great change will probably be for the benefit of all.

To get back to the chain of command, as I understand it, it is first and foremost the Coast Guard, second the environment, and then in case of anything very serious you would call in Defence. Would you say that was one, two, three on the hit parade? Is that the correct order, or would you change that?

• 1630

Mr. Thornton: As it is now, the Coast Guard is the lead agency for ships or spills, and the Department of

[Translation]

l'environnement. . . Je pense que c'est important qu'on le sache.

M. Darling: Un autre point. La semaine dernière, nous avons appris qu'il y avait eu une réunion importante entre le premier ministre, le secrétaire d'État, les fonctionnaires canadiens et des représentants du gouvernement de l'URSS et qu'un accord avait été signé concernant l'Arctique. Je suppose que cela constitue un énorme atout pour votre ministère que d'être en mesure de surveiller tout impact écologique—qu'il s'agisse d'un déversement ou d'autre chose. . . et de travailler en collaboration avec l'URSS. Étant donné les responsabilités que vous assumez, monsieur, je suppose que c'est là une initiative que vous applaudissez.

M. Davis: Il va sans dire, monsieur, que, du fait que les problèmes écologiques sont d'envergure globale, plus nous avons d'accords signés avec d'autres pays, qu'il s'agisse d'accords bilatéraux ou multilatéraux, et plus facilement nous réglerons ces problèmes écologiques. Les problèmes de l'Arctique sont importants pour le Canada sur le plan de la pollution atmosphérique, car on a calculé que 70 p. 100 de ce qu'on appelle le brouillard arctique provient de la Russie et de ses pays satellites.

Ce qui est encore plus important que l'accord lui-même—j'ai fait moi-même participer un certain nombre de scientifiques de mon ministère aux négociations qui ont eu lieu avec les Russes et aux échanges qui se sont déroulés entre scientifiques—, c'est le fait que ce pays soit désormais prêt à discuter de questions écologiques. L'accord, tout comme le dialogue ouvert qui s'est entamé entre scientifiques, représente une initiative très importante, en particulier pour ce qui a trait à l'Arctique, région où les deux pays sont appelés à jouer un rôle important.

Je sais que lorsque certains de nos scientifiques se sont rendus dans des régions de Russie qui avaient de graves problèmes écologiques, les mesures de sécurité étaient telles qu'ils n'ont pas pu rencontrer leurs collègues pour discuter de certains points que les Russes connaissent peut-être. Aujourd'hui, ils font certainement preuve d'ouverture d'esprit et nous pouvons désormais discuter de ces problèmes écologiques.

M. Darling: Ce sera certainement une grande amélioration: C'est ce que je souhaitais, car ils n'ont pas été très francs avec nous probablement, et le changement va certainement bénéficier à tous.

Quant à l'ordre à suivre, si je comprends bien, vous avez tout d'abord et surtout la Garde côtière, ensuite l'Environnement et si quelque chose de grave se produit, vous faites appel à la Défense. Est-ce que vous les classeriez dans cet ordre au palmarès, un, deux, trois ou est-ce que vous modifieriez l'ordre?

M. Thornton: Vous savez que la Garde côtière est l'agence principale qui surveille les navires ou s'occupe

[Texte]

Environment co-ordinates the input from the other departments that provide scientific support, environmental information and so on. DND is one of those groups that can provide logistical support. That is, in essence, the way it is structured.

Mr. Darling: Yes.

Mr. Thornton: There are other lead agencies for other sources, however. For example, for oil and gas development, the Canadian Oil and Gas Lands Administration is the lead agency for events associated with drilling offshore.

Mr. Darling: In your department are there any suggestions you could give to the committee whereby we might be of help to you? Derek talked about in-fighting. That is a little strong, but is there any friction or any lack of co-operation where you would like to see improvement? I suppose you are in a delicate position. Nevertheless, the committee could find this out and then look into it.

Mr. Blackburn: Bureaucratic squabbling.

Mr. Thornton: It is a very difficult question to answer as a bureaucrat.

Mr. Darling: I appreciate that.

Mr. Hicks: As a human being.

Mr. Darling: In other words, there could be some things that would streamline it. There would be some things where it might end up making it cheaper for the Canadian taxpayer, where there is duplication and some other problems—again, prolonged red tape. If this could be improved, more power to you for suggesting it to us, and we will certainly carry the ball to the other necessary officials or ministers, where it probably would end up.

Mr. Thornton: I think I would prefer to answer the question on a fairly general level. I mentioned earlier that there is currently a public review looking at tanker safety and marine spill response capability. The reason for that is the increased sensitivity in North America to marine spills as a result of spills like the Exxon Valdez. I think Canada, in undertaking this kind of review, is recognizing that the public expects Canada to be well prepared to respond to such spills. I think the best way we can do that is to ensure a sustained effort from all the departments involved—you have just mentioned a few of them—in terms of making sure they are indeed prepared to respond, that their contingency plans are well developed, that they are exercised frequently, that the people are trained regularly. Basically what it involves is that all those departments have to make a sustained commitment of resources to spill preparedness and spill prevention. That is about the level of detail I want to go into at this time.

[Traduction]

des déversements et le ministère de l'Environnement coordonne la participation des autres ministères qui fournissent de l'aide scientifique, des informations écologiques, etc. Le MDN est un des ministères susceptibles de fournir une aide logistique. Voilà essentiellement la structure du système.

M. Darling: Bon.

M. Thornton: Dans d'autres cas, ce sont d'autres agences qui ont la responsabilité néanmoins. Par exemple, pour l'exploitation du pétrole et du gaz, l'agence responsable des conséquences des forages côtiers, l'Administration du pétrole et du gaz des terres du Canada.

M. Darling: Avez-vous des recommandations à faire au Comité pour faciliter votre tâche au ministère? Derek a fait allusion à des rivalités internes. Le terme est peut-être un peu fort, mais y a-t-il des frictions ou un manque de collaboration? Je suppose que c'est une situation épineuse pour vous. Le Comité pourrait toutefois se renseigner et étudier la chose.

M. Blackburn: Querelle de bureaucrates.

M. Thornton: Pour un bureaucrate, il est très difficile de répondre à cette question.

M. Darling: Je m'en rends compte.

M. Hicks: En tant qu'être humain.

M. Darling: En d'autres termes, il existe peut-être des façons de simplifier les choses. Vous pourrez prendre certaines mesures pour éviter le chevauchement ou d'autres difficultés, la paperasserie bureaucratique excessive, et cela permettrait d'alléger le fardeau du contribuable canadien. Si les choses s'améliorent, c'est à vous qu'on sera redevable des suggestions faites, que nous transmettrons nous-mêmes aux fonctionnaires ou aux ministres intéressés.

M. Thornton: Je préférerais vous donner une réponse assez générale. J'ai dit tout à l'heure qu'une étude publique se déroule actuellement sur la sécurité des tankers et la capacité de la marine à réagir en cas de déversement. L'Amérique du Nord est davantage consciente des déversements en mer à cause d'incidents comme celui du Valdez d'Exxon. Je pense que la population canadienne s'attend à ce que nous soyons bien préparés en cas de déversement et je pense que la meilleure façon d'y parvenir, c'est d'exiger que les ministères intéressés—et vous en avez déjà mentionné quelques-uns—déploient un effort soutenu pour s'assurer qu'ils sont prêts, que leurs plans d'urgence sont au point et fréquemment mis à l'épreuve. Essentiellement, il faut que tous ces ministères consacrent des ressources à leurs capacités de réaction en cas de déversement et à la prévention des déversements. Je ne peux pas vous donner d'autres détails pour l'instant.

[Text]

Mr. Darling: You said you were going to forward this public review panel to members of the committee. It is not completed yet then.

Mr. Thornton: No. The public review panel will report to the government in the spring, but there are some discussion papers that have been developed within the federal government that have been provided to the panel to help them with their work, to provide them with information, if you wish, about the federal government's programs in this area. Those were the papers we were talking about.

Mr. Darling: That report will be completed in the spring.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Darling, and we thank the witnesses for their comments.

Who has the equipment for a major oil spill?

Mr. Thornton: Primarily, two segments of society, the federal government through the Canadian Coast Guard, and both ends of the oil industry—the downstream end, the people who are concerned about tanker spills, and the upstream end, the people who undertake offshore drilling, oil and gas exploration off Canada's coasts.

The Chairman: The major equipment would be with the oil companies.

Mr. Thornton: The oil companies and the Coast Guard. They have very comparable types and levels of equipment.

The Chairman: I guess that is news to me. I would not have thought the Coast Guard would have had as extensive a body of equipment as the oil companies would have.

• 1635

Mr. Thornton: The capital figures the Coast Guard use for their equipment are in the order of \$30 million worth of marine oil spill response equipment.

The Chairman: Is Canada prepared to defend itself against a major oil spill?

Mr. Thornton: A response to a major oil spill is difficult anywhere in the world. Canada's level of preparedness is comparable to other nations' level of preparedness.

The Chairman: Could we handle an Exxon Valdez... similar to the inadequate way it was handled?

Mr. Thornton: Any nation would have great difficulty in handling a spill of that magnitude.

The Chairman: Could we do it to that level?

Mr. Thornton: It is a very difficult question to answer.

Mr. Blackburn: Have we learned anything from it? Surely that is the important question.

[Translation]

M. Darling: Vous dites que vous allez envoyer le rapport du groupe d'étude aux membres du Comité. Il n'est donc pas terminé?

M. Thornton: Non. Les membres du groupe d'étude présenteront leur rapport au gouvernement au printemps prochain; il existe toutefois certains documents de discussion qui ont été mis au point par le gouvernement fédéral et qui ont été remis aux membres pour leur fournir des informations sur les programmes qu'il exécute dans ce domaine. C'est de ces documents dont nous parlions.

M. Darling: Le rapport sera terminé au printemps.

Le président: Merci bien, monsieur Darling, et merci aux témoins des précisions qu'ils nous ont apportées.

Qui est équipé en cas de déversement majeur de pétrole?

M. Thornton: Il y a essentiellement deux secteurs de la société, le gouvernement fédéral, par le truchement de la Garde côtière et l'amont et l'aval de l'industrie pétrolière, d'une part ceux qui s'intéressent aux déversements de tankers, d'autres part ceux qui entreprennent des forages côtiers et qui exploitent les hydrocarbures au large des côtes canadiennes.

Le président: Ce sont surtout les compagnies pétrolières qui sont dotées des équipements les plus complets.

M. Thornton: Les compagnies pétrolières et la Garde côtière. Ils ont à peu près le même équipement.

Le président: Vous me l'apprenez. Je ne pensais pas que la Garde côtière ait autant d'équipement qu'une compagnie pétrolière.

M. Thornton: Le coût du matériel de lutte contre les déversements de la Garde côtière est d'environ 30 millions de dollars.

Le président: Si un déversement catastrophique se produisait, le Canada serait-il en mesure de réagir?

M. Thornton: Un tel déversement est toujours catastrophique, quel que soit le pays. Le Canada dispose des mêmes moyens que les autres nations.

Le président: Dans le cas d'un déversement comparable à celui du Valdez aurions-nous pu être plus efficaces?

M. Thornton: N'importe quel pays aurait du mal à contenir un déversement de cette ampleur.

Le président: Pourrait-on au moins prendre les mêmes mesures?

M. Thornton: Il est très difficile de vous répondre.

M. Blackburn: Avons-nous tiré quelque enseignement de cette catastrophe? C'est sûrement là une importante question.

[Texte]

Mr. Thornton: Yes, we have learned; and I was going to say, at least in partial response to the question, that Canada did provide both equipment and expertise to help with the Exxon Valdez oil spill. We did learn firsthand some useful information, and additional information is still being learned, because there are ongoing studies in Alaska on the effects of that spill.

Mr. Rompkey: I think Mr. Hicks focused the inquiry for us when he asked if our response was incidental. You seemed to indicate that indeed you were in the reactive mode. You also said there was co-operation among departments and that you are trying to get as many people as possible to be environmentally conscious and to respond. The problem is that when something is everybody's responsibility it is nobody's responsibility.

What we are looking for, particularly now that environment is at the top of the people's agenda, and indeed at the top of the government's agenda, are regimes. I do not think it is going to be acceptable for us or for the people of Canada to say that we are getting everybody to co-operate and everybody should do what they can. What is an acceptable regime?

I will ask this a different way. I understand why you are responding the way you are. We understand that you are bureaucrats and that you cannot get into policy.

If you were to choose the regime of another coastal state in the environment, whose would you choose? In other words, compare for me the regime we have for enforcing our laws with what the U.S. or New Zealand or Australia or any other comparable country has. Do a comparison for me and tell me how we stack up and which one you would like us to be like.

Ms Jacob: The first thing I would like to say is that though we are bureaucrats we are also environmentalists. We strongly believe in working towards a clean environment, therefore our emphasis is on prevention—preventing accidents and damage to the environment from occurring. We feel very strongly about that, and our programs and our agreements with other departments is in that sense. As many people and federal agencies as we can get involved in a preventive attitude and preventive ways of doing business—developing an environmental ethic, an environmental audit program within departments so that each department can assess its own environmental behaviour—is a goal we want to achieve. In that sense an environmental behaviour in government is not just the responsibility of the minister or the Department of the Environment. Where we are proactive is on the prevention side.

On the reactive side we do have a clear understanding. When we talk about reaction it is usually when there is a

[Traduction]

M. Thornton: Oui, nous avons appris quelque chose; et pour répondre, partiellement du moins, à votre question, je vous dirais que c'est le Canada qui a fourni l'équipement et la main-d'oeuvre dans le cas du déversement pétrolier du Valdez. Nous avons donc acquis des informations utiles et nous continuons à accumuler d'autres informations, parce que des études se poursuivent en Alaska sur les répercussions de ce déversement.

M. Rompkey: Je pense que M. Hicks a posé le doigt sur l'élément essentiel de notre débat quand il a demandé si notre réaction avait été fortuite. Vous semblez indiquer qu'effectivement cela était le cas. Vous dites également que les ministères ont collaboré et que vous essayez de sensibiliser le public aux problèmes environnementaux. Le problème, c'est que lorsque tout le monde est responsable, personne n'est responsable en fait.

Étant donné que l'environnement est devenu la priorité numéro un de la population, et du gouvernement aussi d'ailleurs, ce qu'il nous faut, c'est une structure d'intervention. Je pense que la population canadienne et nous-mêmes ne nous contenterons pas de vous entendre dire que vous essayez d'obtenir la collaboration de tous et que chacun devrait faire ce qu'il peut. Quel genre de structure nous faudrait-il?

Je vais vous poser la question d'une façon différente. Je comprends pourquoi vous me répondez ainsi. Nous savons que vous êtes un bureaucrate et que vous n'avez pas le droit de parler de mesures politiques.

Si vous aviez à choisir parmi les modes de protection de l'environnement d'autres pays, lequel choisiriez-vous? En d'autres termes, faites-moi une comparaison du Canada avec les États-Unis, la Nouvelle-Zélande, l'Australie ou tout autre pays comparable. Faites-moi la comparaison et dites-moi dans quel ordre vous les classez et celui que vous préférez.

Mme Jacob: Je dois vous dire tout d'abord que même si nous sommes des bureaucrates, nous sommes aussi des écologistes. Nous voulons certainement protéger l'environnement et nous mettons donc l'accent sur la prévention—éviter que des accidents écologiques se produisent et endommagent le milieu. C'est une chose qui nous tient fort à coeur et que nous essayons d'appliquer dans nos programmes et les accords signés avec d'autres ministères. Notre but est d'avoir autant de gens et autant d'agences fédérales que possible qui prêchent et pratiquent la prévention en mettant au point une éthique de l'environnement et un programme de surveillance écologique au sein de chaque ministère, pour que ces derniers puissent se juger eux-mêmes. En ce sens, l'attitude du gouvernement vis-à-vis de l'environnement ne relève pas simplement du ministère ni du ministère de l'Environnement. Notre approche de la prévention est dynamique, nous prenons des initiatives concrètes.

Pour ce qui est de réagir, nous nous sommes déjà entendus. Lorsque je parle de réagir, c'est en général à la

[Text]

pollution-causing event, and in that sense we do have a clear regime of who is responsible for what, and who does what in those instances. It is not always the Department of the Environment that is responding to or reacting to a situation; it might be another federal agency. It might be provincial because of the jurisdictional question in Canada. It is very difficult to be black and white in the area of a clear regime in terms of having an environmental response to various issues. There is the jurisdictional aspect. There is also the fact that in certain instances it is not DOE that has the overall responsibility. In that sense it is certainly not black and white.

With CEPA—this is a new act, only a year and a half old—we do have regulatory responsibilities which we are taking very seriously. We are enforcing those regulations and we setting up inspection programs, investigation programs. But we do not have all the regulations in place under CEPA. We are developing those regulations. On the one hand we are developing the regulations to support the overall Canadian Environmental Protection Act and we are enforcing the ones that we already have, and at the same time we do continue the role we have played for the past 15 years, which is one of promoting clean technology, working with industry in ensuring environmentally sound programs within their own industrial sectors. Again, it is not black and white.

We play various roles, and it is difficult to compare ourselves with other regimes because we do see a dual role for our department, which is the one that is the promoter of environmentally sound behaviour and programs within industry and within other federal agencies, but also the enforcer of federal regulations that are our responsibility.

Mr. Rompkey: What about the Environmental Protection Agency in the U.S., how do we compare? Do we have a body that compares favourably with that or not?

Mr. Davis: I will try to answer that in a general way. I feel we have as strong regulatory regime within the areas of what we would call national or federal responsibility as EPA does. But there is a difference because of the nature of responsibilities and the definition of those responsibilities between the federal and the state level vis-à-vis the federal and the provincial level that is quite different.

Mr. Rompkey: Can you say how?

Mr. Davis: I will try to give you an example. Within the United States the Environmental Protection Agency plays more of a role down to what we would call a local or municipal level. It means that things like sewage treatment plants in the city basically require an EPA-level

[Translation]

suite d'un cas de pollution; dans un tel cas, nous nous sommes entendus sur un régime clair qui fixe la responsabilité de chacun dans telle ou telle circonstance. Le ministère de l'Environnement n'est pas toujours celui qui réagit à un événement; il peut s'agir d'un autre organisme fédéral. Il se peut que la responsabilité revienne aux autorités provinciales à cause du partage des compétences au Canada. Il est très difficile de se prononcer catégoriquement sur la démarche exacte à suivre lorsqu'il faut réagir à divers événements qui menacent l'environnement. En effet, il faut tenir compte des diverses compétences. Il faut également se rappeler que dans certaines circonstances, ce n'est pas au ministère de l'Environnement de prendre la situation en main. L'instance concernée dépend donc des circonstances.

La Loi canadienne sur la protection de l'environnement, qui n'a qu'un an et demi, nous confère la responsabilité, que nous prenons très sérieusement, en matière de réglementation. Nous voyons à la mise en oeuvre de cette réglementation, nous élaborons les programmes d'inspection et les programmes d'enquêtes. Toutefois nous n'avons pas encore tous les règlements nécessaires à l'application de cette Loi; nous continuons à les préparer. D'une part donc, nous élaborons des règlements afin d'appliquer pleinement la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, nous voyons à l'application des règlements existant et, par ailleurs, nous continuons dans le rôle que nous jouons depuis 15 ans, celui de la promotion d'une technologie propre en travaillant avec l'industrie dans l'optique d'élaborer des programmes qui respectent l'environnement dans leurs secteurs respectifs. C'est donc encore assez flou.

Nous assumons divers rôles. Il nous est difficile de nous comparer aux autres puisque nous considérons que notre ministère doit jouer sur deux tableaux, d'abord en se faisant le promoteur de comportements raisonnables sur le plan de l'environnement et de programmes à cette fin dans l'industrie et dans les autres organismes fédéraux, et ensuite comme responsable de l'application de la réglementation fédérale qui est de notre ressort.

M. Rompkey: Comment nous comparons-nous à l'agence américaine la *Environmental Protection Agency*? Avons-nous un organisme comparable?

M. Davis: Je vais essayer de vous répondre de façon générale. À mon avis, notre structure réglementaire nationale ou fédérale est aussi solide que celle de l'EPA. Toutefois la nature même et la définition de ces responsabilités entre le palier fédéral et les États aux États-Unis et entre le gouvernement fédéral et le palier provincial au Canada entraîne de grandes différences.

M. Rompkey: Que voulez-vous dire au juste?

M. Davis: Je vais essayer de vous donner un exemple. Aux États-Unis, la *Environmental Protection Agency* intervient jusqu'à ce que nous appellerions le palier local ou municipal. En effet, il faut un permis de l'EPA même pour les usines de traitement des eaux usées dans les

[Texte]

permit. It is much the same with, say, landfill sites and this type of thing. You have a greater degree of involvement of the federal government directly in what in Canada we would regard as local, or municipal, or provincial issues. Within the areas that are definitely what we would call federal responsibility, we feel that our regulatory regime is as strong, but perhaps there is some lag in the sense that they have more regulations in place dealing with air and water and toxic contaminants than we do at this point in time. But we are catching up rapidly.

Mr. Rompkey: What about enforcement? How do they compare with us in enforcement?

Mr. Davis: Their record is mixed, but again at this point in time I would say our enforcement record and our success record in prosecution are probably as high. They have been at it longer.

• 1645

Mr. Fretz (Erie): I want to pick up on the excellent question posed by my colleague Mr. Hicks on the pollution in the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway Authority. I am thinking primarily of "salties", which come into the Great Lakes in ballast with seawater, dumping their tanks in the St. Lawrence Seaway. It is alleged that lampreys and alewives and others got into the Great Lakes as a result. The latest pest now, I understand, is mussels, which are breeding at a great rate and plugging up water intake pipes. What kind of inspection or regulations, monitoring, do you have for those kinds of ships that come in here and dump salt water in freshwater lakes and the Seaway?

Mr. Davis: Because it is an issue of concern to Canada, regulations are being developed to address the issue. In the interim there are what are called voluntary guidelines that apply to incoming ships. These guidelines in essence say that that freshwater ballast is to be exchanged for salt-water ballast in the open ocean before a ship enters Canadian waters. The intent of that is that biological transfer in the ballast waters of ships... if it is salt water, it is highly unlikely you will have a biota that would be then introduced, say, into the Great Lakes and would live in a freshwater environment. The concern is when the ship might take on, as an example, ballast water at a freshwater port and then discharge that same freshwater ballast somewhere in the Great Lakes. To counter that concern, as I say, there are now voluntary guidelines that basically say that a ship on the open ocean should exchange that freshwater ballast for salt water obtained in the open ocean and only bring open-ocean water into inland ports.

Essentially, where there are inspections by the Coast Guard, they do have an inspection responsibility, but they do rely rather heavily on the reports of ships' captains and

[Traduction]

villes. Il en va de même pour les sites de remblayage, etc. On peut dire que l'administration fédérale s'intéresse directement, beaucoup plus qu'au Canada, à ce que nous considérons des questions locales ou municipales ou provinciales. Par contre, dans les domaines que nous considérons très manifestement comme des responsabilités fédérales, nous estimons que notre structure réglementaire est aussi solide; évidemment, nous avons un certain retard en ce sens qu'aux États-Unis il existe déjà plus de règlements qui visent l'air, l'eau, et les contaminants toxiques qu'ici. Mais nous les rattrapons rapidement.

M. Rompkey: Qu'en est-il au niveau de l'application? Comment les Américains se comparent-ils à nous sur ce plan?

M. Davis: Leurs résultats sont mixtes, mais je dirais qu'en ce moment, notre performance en ce qui concerne l'application et notre taux de succès lors de poursuites est probablement aussi bonne que la leur. Et ils ont commencé avant nous.

M. Fretz (Érié): J'aimerais reprendre dans la veine de l'excellente question posée par mon collègue, M. Hicks, sur la pollution des Grands lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Je pense surtout aux poissons de mer introduits dans les Grands lacs dans l'eau des ballasts des navires qui se délestent dans la Voie maritime du Saint-Laurent. On prétend que c'est ainsi que les lamproies, les gaspareaux et d'autres espèces se retrouvent dans les Grands lacs. La dernière en date de ces espèces nuisibles serait les moules, qui se reproduisent maintenant très rapidement et qui bouchent les tuyaux d'entrée d'eau. À quel genre d'inspection ou de réglementation, de surveillance, les navires qui se délestent de leur eau salée dans nos lacs d'eau douce et dans la Voie maritime du Saint-Laurent sont-ils assujettis?

M. Davis: Parce que cette question touche le Canada, nous sommes en train d'élaborer des règlements à cette fin. Dans l'intervalle, il y a ce que nous appelons des directives volontaires qui s'appliquent aux navires cinglant vers le Canada. Il est prévu dans ces directives que l'eau douce des ballasts doit être remplacée par de l'eau salée en haute mer avant que les navires n'arrivent en eaux canadiennes. Ainsi, le transfert biotique dans l'eau des ballasts des navires... s'il s'agit d'eau salée, il est fort peu probable que des organismes biotiques puissent s'introduire, disons, dans les Grands lacs et survivre en eau douce. Ce que nous craignons plutôt, c'est qu'un navire prenne de l'eau de ballast dans un port en eau douce pour ensuite déverser cette eau dans les Grands lacs. C'est pourquoi nous avons ces nouvelles directives volontaires qui prévoient essentiellement qu'un navire doit remplacer en haute mer l'eau douce de ses ballasts par de l'eau salée et arriver dans les ports intérieurs avec uniquement de l'eau de mer dans ses ballasts.

La Garde côtière effectue des inspections, puisque c'est de son ressort, mais elle se fie beaucoup aux rapports du capitaine du navire, etc. Toutefois, la Garde côtière fait

[Text]

that type of thing. But there is inspection where the Coast Guard is assigned to ships for other purposes.

So it is Canada's long-term intent to pass regulations, but in the interim they are using the guidelines and the goodwill of the shipping industry to try to prevent that type of biota transfer.

Mr. Fretz: Would you then agree that monitoring the ballast water is difficult? It is my understanding there had been cases where holding tanks had been dumped into the Great Lakes. Is that the same type of thing as you would monitor, and is it possible to monitor that type of dumping in our Great Lakes and Seaway closely?

Mr. Davis: First, holding tanks in small vessels, i.e. private vessels such as a large yacht or something like that, would be difficult because of the number of ships involved. For major ships that use the Seaway for entrance to the Great Lakes an inspection program and a monitoring program can be much more effective. I expect Canada will move in that direction; i.e., a major inspection program associated with ocean-going ships. There will be what are called "grey-water" regulations, which will probably be developed as well and are under discussion by the federal government. Hopefully, they will address the issue of what we would call the private boat. But it is true at this point in time that there generally is not inspection of the holding tanks of small private vessels.

• 1650

Mr. Hicks: I would think it would be extremely difficult to monitor any ballast change. I think it will be many, many years before we can hope to monitor.

I would think that you people in the Department of the Environment are pleased when you see any fleets expanding. When you hear about National Defence acquiring 44 EH-101 helicopters to replace the Sea Kings, that should be great for you, because they are going to be out there looking for oil spills and looking for problems which they will relay to you.

The 12 Canadian patrol frigates over the next 10 years should be an advantage, I would think, to all of the Department of the Environment people. You can put inspectors on those patrol frigates. If we acquire submarines, I do not know to what extent they can help you monitor or whether you would ever put an inspector on a submarine. The Polar 8—ready in 1994, if it stays on track—should be a great advantage because there again you can put inspectors. . .

If you had a wish to make, would you want the Canadian Coast Guard and the Department of National Defence to expand their fleets, or would you rather have your own little fleet? I am thinking of maybe three ships on each coast, similar to the mine counter-measure

[Translation]

des inspections lorsque ses agents montent à bord d'un navire pour d'autres raisons.

A long terme, le Canada a l'intention d'adopter une réglementation, mais dans l'intervalle, nous utilisons ces directives et nous comptons sur la bienveillance des compagnies de navigation pour essayer d'empêcher ce genre de transfert biotique.

M. Fretz: Reconnaissez-vous qu'il est difficile de surveiller l'eau des ballasts? Je me suis laissé dire qu'il était arrivé que l'on déverse les réservoirs de retenue dans les Grands lacs. Est-ce que vous surveillez ce genre de chose? Est-il possible de le faire vraiment dans les Grands lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent?

M. Davis: Tout d'abord, les réservoirs de retenue des petits navires, c'est-à-dire des embarcations privées, telles que les gros yachts, seraient très difficile à inspecter à cause de leur nombre. Dans le cas des gros navires qui utilisent la Voie maritime du Saint-Laurent pour arriver jusqu'aux Grands lacs, nous pouvons mettre au point des programmes d'inspection et de surveillance beaucoup plus efficaces. Je m'attends à ce que le Canada adopte cette solution; c'est-à-dire, mettre sur pied un programme d'inspection générale des navires de haute mer. Il est également question que le gouvernement fédéral élabore aussi ce que l'on appelle des règlements pour les eaux usées. Ceux-ci, du moins l'espérons-nous, viseront les embarcations privées. Pour l'instant toutefois, il est vrai que, d'une façon générale, il n'y a pas d'inspection des réservoirs de retenue des petites embarcations privées.

M. Hicks: Je pense qu'il serait extrêmement difficile de surveiller la vidange des ballasts. Je pense qu'il nous faudra attendre de nombreuses années.

Je suppose qu'au ministère de l'Environnement, vous êtes toujours heureux de voir une flotte prendre de l'expansion. Lorsque vous entendez dire que la Défense nationale va obtenir 44 hélicoptères EH-101 en remplacement des *Sea Kings*, vous devez penser que c'est formidable pour vous, car ainsi, la Défense nationale va pouvoir détecter les déversements de pétrole et signaler tout problème à votre attention.

Les douze frégates de patrouille dont nous prendrons livraison au cours des 10 prochaines années devraient aider, du moins je le pense, tous les fonctionnaires du ministère de l'Environnement. Vous pourrez y installer des inspecteurs. Si nous achetons des sous-marins, je ne sais pas jusqu'à quel point ils vous seront utiles pour faire de la surveillance, ou même si vous souhaitez y placer des inspecteurs. Le *Polar 8*—qui sera livré en 1994 si l'on respecte l'échéancier—devrait être très utile, puisque là encore, on pourra y envoyer des inspecteurs. . .

Si vous pouviez faire un souhait, serait-ce que la Garde côtière canadienne et le ministère de la Défense nationale augmentent leurs flottes, ou préféreriez-vous avoir votre propre petite flotte? Je songe peut-être à trois navires sur chaque côte, semblables aux navires anti-mines. Nous

[Texte]

vessels. We are acquiring 12 mine counter-measure vessels not built to National Defence standards. They are going to cost \$45 million each in 1988 dollars. Would you like to acquire a half dozen of those, three on each coast, to help you with your day to day monitoring, or would you rather work in conjunction with the Department of National Defence and the Coast Guard?

Mr. Davis: My gut reaction to that question would be that we would rather work in conjunction with the other departments. The reason is that it then commits to a greater extent, as she has indicated, those departments in environmental issues. The more eyes and the more ears and the more inspectors we have out there, regardless of whom they report to, the better the odds that spills will be detected early and cleaned up before they cause serious environmental damage. We would have, shall we say, a greater ability to address some of the marine spill issues.

In some cases I suppose it would be a nice luxury to have some of our own very specialized boats and aircraft for a specific purpose, and we are moving in that direction, for instance, with the ice reconnaissance aircraft. The department now has dedicated aircraft, which belong and are under the control of the department, to monitor ice activities. We can see that those kinds of aircraft can also serve as a platform for surveillance in the same way that new satellite capability can provide us with information, for instance, on oil sheen on water and that kind of thing.

So we do feel that what we would call remote sensing has possibilities that will help us as a department in detecting and monitoring the marine environment. But our general view would be that it is better to have the other departments involved and to rely on their capabilities. Rather than having our own dedicated fleet, we would like to work out what I would call better linkages and relationships.

M. Ferland: Si j'ai bien compris la façon dont fonctionne le système présentement, vous achetez des services de la Défense nationale et la Défense nationale achète certains de vos services. Par exemple, pour la météo, certaines stations militaires vous transmettent des renseignements, vous en faites l'analyse et vous leur renvoyez l'information.

[Traduction]

allons obtenir 12 navires anti-mines qui ne répondent pas aux normes du ministère de la Défense nationale. Nous allons les payer 45 millions de dollars chacun, en dollars de 1988. Aimerez-vous en obtenir une demi-douzaine, trois pour chaque côte, afin de vous aider dans votre surveillance quotidienne? Ou préférez-vous travailler de concert avec le ministère de la Défense nationale et la Garde côtière?

M. Davis: Ma réaction instinctive est de vous dire que nous préférons travailler en collaboration avec les autres ministères. En effet, comme l'a mentionné madame, ces ministères sont ensuite plus engagés dans la protection de l'environnement. Cela nous donne également plus d'yeux et plus d'oreilles, et plus nous avons d'inspecteurs, quel que soit leur port d'attache, plus nous avons de chances de déceler les déversements et de tout ramasser avant que l'environnement ne soit trop gravement atteint. Nous serions, comment dire, mieux placés pour faire face à la situation lors de déversements en mer.

Dans certains cas, je suppose que ce serait le nec plus ultra que d'avoir nos propres navires et avions très spécialisés, réservés à des tâches particulières. Nous nous dirigeons d'ailleurs dans cette voie, puisqu'il y aura des avions de surveillance des glaces. Le ministère a maintenant des avions spécialisés, qui lui appartiennent ou qui relèvent de lui, afin de surveiller le mouvement des glaces. Il est concevable que des avions de ce genre puissent également servir de plate-forme de surveillance, tout comme le nouveau satellite peut nous fournir des informations, par exemple, sur les nappes d'huile sur l'eau et ce genre de choses.

Nous pensons donc que ce que nous appelons la télédétection offre des possibilités qui nous aideront à surveiller l'environnement maritime et à y déceler les problèmes. Toutefois, d'une façon générale, nous pensons qu'il vaut mieux que les autres ministères participent à cette tâche et qu'il vaut mieux compter sur leurs capacités. Plutôt que d'avoir notre propre flotte spécialisée, nous aimerions mettre au point ce que j'appellerais de meilleurs liens et de meilleures relations.

Mr. Ferland: If I understand the present system correctly, you acquire services from National Defence, who in turn buys some of your services. For example, in the case of the weather reports, some military stations give you information that you analyse before sending back the results.

• 1655

Lorsqu'un de vos agents monte à bord d'un navire de la Défense nationale, on vous facture, du moins pour certaines dépenses. Selon ce que j'ai compris, on vous transfère certaines dépenses. Je suppose que la Défense nationale doit avoir un système d'administration pour savoir combien le ministère de l'Environnement lui doit. Le ministère de l'Environnement a sans doute un second système de vérification pour savoir si la Défense nationale lui a demandé le bon montant. Troisièmement, le Conseil

Whenever one of your agents boards a National Defence ship, you are billed at least for part of the expenses. If I understood clearly, you assume part of the expenses. I suppose that National Defence relies on an administrative process to keep track of what is owed by Environment Canada. The Department of Environment must make in turn its own checking to be sure that National Defence is requiring the right amount. Thirdly, Treasury Board makes some verification to see if either

[Text]

du Trésor vérifie pour voir si les deux ministères ne se seront pas trompés mutuellement. Quatrièmement, M. Dye vérifie si tout a été fait selon les règles. Est-ce que cela n'est pas un peu absurde dans un gouvernement où on veut essayer de maximiser la valeur des impôts des contribuables? Si je suis dans l'erreur, veuillez me replacer dans le bon contexte, mais c'est ce que je comprends de tout ce qui s'est dit aujourd'hui.

Mr. Davis: Some of it is what is called "shadow billing", in the sense that in some cases there are actual transfers of moneys, in other cases there is provision of services in kind. But I suppose like prudent business managers anywhere we do like to know the value for services rendered.

In some cases there are no transfers of funds but rather a mutual recognition of the benefits to the other parties. The best example that comes to mind is, for instance, the arrangements we have with the Department of Fisheries and Oceans—essentially the Coast Guard—related to our Great Lakes activities, where they provide all the ship service at no charge to us in exchange for our providing office space for 300 of their scientists in a departmental building. We do try to keep a sort of rough account of what those services are worth, but there is no actual exchange of funds.

So what you will see is exchanges arranged from services in kind to actual exchanges of dollars. But again, I would regard the accounting of those as just prudent business practice.

M. Ferland: Donc, vous reconnaissez qu'au sein de votre ministère, vous êtes tenus d'avoir un groupe de contrôleurs qui s'assurent que les fonds des contribuables ont été bien dépensés au ministère de la Défense nationale et qu'il n'y a pas d'erreur. Donc, on a un personnel qui est là uniquement pour vérifier cela.

Mr. Davis: It would be a very small staff. For instance, the cost to the Atmospheric Environment Service of accounting for the weather services to the Department of National Defence is very small.

The Chairman: What number of dollars would transfer from Environment to Defence, say last year?

Mr. Davis: I do not have that number at my fingertips, but I will provide it to the committee in writing.

The Chairman: Let me ask the question differently, then. Some amount transferred last year, I presume. Does the amount transferred from one year to another tend to be fairly constant, in a similar range, or do you have years in which there is a significant blip of transfers because of an uncharacteristic event of that year?

Mr. Davis: It would be my speculation that normally the amount exchanged would be relatively comparable from year to year.

The Chairman: I ask the next question more out of ignorance than anything else, not being a mariner but a

[Translation]

department has made an error. Do you not find it rather exaggerated when we know that the government is trying to maximize the value for taxpayer's money? Correct me if I am mistaken, but all I heard here today leads me to that conclusion.

M. Davis: Pour une part, il y a ce que nous appelons la «facturation fantôme», car même si certaines factures sont véritablement acquittées, dans d'autres cas, les services sont payés en nature. Comme n'importe quel gestionnaire prudent, nous voulons savoir quelle est la valeur des services fournis.

Dans certains cas, l'argent n'est pas versé, mais il y a une reconnaissance mutuelle des bénéfices obtenus. Le meilleur exemple à cet égard est l'entente que nous avons avec le ministère des Pêches et des Océans, c'est-à-dire la Garde côtière. Sur les Grands lacs, le ministère nous fournit tous les bateaux gratuitement, mais en échange, nous logeons 300 scientifiques du ministère dans nos locaux. Nous évaluons quand même ce genre de services grâce à une comptabilité sommaire, même si nous ne versions jamais un seul dollar.

Ainsi, il y a de tout, les paiements en nature et en espèces. Encore une fois, il est prudent de comptabiliser quand même ce genre d'échanges.

Mr. Ferland: So you recognize that within your own department, you must have a group controlling whether no taxpayers' money has been ill-spent at the Department of National Defence and that there has been no mistake. Thus, there are officials whose specific responsibility is just verification.

M. Davis: Oui, mais ils sont peu nombreux. Par exemple, il en coûte très peu au Service de l'environnement atmosphérique pour la comptabilité découlant des services météorologiques qu'il fournit au ministère de la Défense nationale.

Le président: Que représentaient les sommes échangées entre Environnement et Défense, disons, l'année dernière?

M. Davis: Je n'ai pas les chiffres sous la main, mais je pourrai vous les envoyer plus tard.

Le président: Permettez-moi de poser la question autrement. Il y a eu une certaine somme versée l'an dernier, je suppose. D'une année à l'autre, cette somme est-elle plutôt constante, à peu près toujours la même? Y a-t-il des années où une activité spéciale entraîne le versement d'une somme beaucoup plus importante?

M. Davis: Spontanément, je dirais que normalement, la somme échangée ne varie pas tellement d'une année à l'autre.

Le président: C'est l'ignorance qui m'amène à vous poser une question maintenant, parce que je ne suis pas

[Texte]

prairie person. What happens to the effluents on ships? Where are they dumped, and how are they removed from ships? Is this a concern of Canadian waters and harbours? In what manner are they disposed of?

Mr. Davis: There are a number of rules and regulations related to both grey water and other ship effluents. These are administered by the Coast Guard, and I am not that familiar with the specifics of those particular regulations.

The Chairman: Would it make any sense to provide the Department of National Defence with spill clean-up equipment and to use DND personnel in major clean-ups?

• 1700

Mr. Thornton: I think the general consensus, both inside and outside government, is that in most circumstances it probably would not be that effective. Certainly, historically in Canada, the industry involved is equipped and trained in spill response; the Coast Guard is equipped and trained on behalf of the federal government. In circumstances where additional support has been required it has been the normal practice in most cases to hire local contractors, local equipment and local specialists, labour who actually live on the coast, and pay them for that work. So just going on the historical perspective in Canada there is not a strong case for such a circumstance in the future.

M. Ferland: Vous laissez sous-entendre que l'armée n'est pas tout à fait apte à faire ce genre de travail au niveau des produits chimiques ou toxiques. Sauf erreur, l'armée canadienne est entraînée et équipée pour travailler dans des conditions environnementales contaminées par le nucléaire, le chimique et le bactériologique. En cas d'urgence, je ne pense pas que l'on pourrait trouver dans le civil, en nombre suffisant, des individus aussi bien formés et aussi bien équipés pour faire du travail dans de telles conditions. J'ai de la difficulté à vous suivre lorsque vous dites qu'on est mieux servis par des entreprises privées. Au Canada, il n'y a pas beaucoup d'entreprises privées spécialisées dans le travail nécessitant de vivre dans des conditions hautement toxiques.

Mr. Thornton: My response was primarily in regard to historical practices and the possible position we might take in the future regarding oil spills, and indeed there are contractors in the private sector with equipment that is acceptable for oil-spill response. Concerning chemical-spill response, your comment that there is not a great number of contractors out there equipped with personal protection equipment and clean-up equipment is a valid one. Also, I believe that currently DND is not equipped for that kind of work either.

The Chairman: The Chair wants to extend on behalf of the committee our thanks to our witnesses. I am sure there might have been moments today when you were wondering whether or not you were in front of the

[Traduction]

marin, je viens de la prairie. Qu'advient-il des effluents sur les bateaux? Où les déverse-t-on? Par quelle méthode? S'en inquiète-t-on pour les eaux et les ports du Canada? Comment élimine-t-on ces déchets?

M. Davis: Il existe certains règlements concernant les eaux usées et les effluents. L'administration est faite par la Garde côtière, et je ne connais pas très bien le détail de ces règlements.

Le président: Serait-il utile de donner au ministère de la Défense nationale du matériel pour nettoyer les déversements et d'avoir recours à des équipes de la Défense nationale lors de catastrophes majeures?

M. Thornton: On s'accorde à dire, dans les milieux de l'administration et ailleurs, que dans la plupart des cas, ce ne serait sans doute pas si efficace. Depuis toujours au Canada, le secteur intéressé est équipé et formé pour réagir lors d'un déversement. Ainsi, la Garde côtière est le mandataire du gouvernement fédéral dans ces cas-là. Quand il a fallu des renforts, on a eu recours la plupart du temps à des entrepreneurs locaux, l'équipement et les spécialistes étant trouvés sur place, la main-d'oeuvre vivant sur la côte, et on payait pour le travail. D'après ce qu'on a fait par le passé, il n'y a rien qui justifierait qu'on procède autrement à l'avenir.

Mr. Ferland: You imply that Armed Forces are not really apt for that type of work involving chemicals and toxics. If I am not mistaken, the Canadian Armed Forces are trained and equipped for the decontamination, should nuclear, chemical or bacteriological disasters occur. In cases of emergency, it should not be too difficult to find enough civilian personnel who would be as well trained and equipped to do the work in the same conditions. I fail to understand why you say that it is better to use private contractors. We do not have in Canada many specialized private firms able to clean up an area highly contaminated by toxics.

M. Thornton: Je vous ai dit ce qui s'est fait par le passé et ce qui peut permettre de prévoir comment on réagira face aux déversements de pétrole à l'avenir. En effet, il y a des entrepreneurs privés munis de l'équipement nécessaire pour nettoyer les déversements de pétrole. Dans le cas des produits chimiques, vous avez raison de dire qu'il n'y a pas beaucoup d'entrepreneurs qui possèdent l'équipement de protection et de nettoyage nécessaire. Cependant, je ne pense pas qu'actuellement, le ministère de la Défense nationale ait le matériel nécessaire non plus.

Le président: Au nom des membres du Comité, je tiens à remercier nos témoins. Je suis sûr qu'il vous est arrivé aujourd'hui de vous demander si vous comparaissez devant le Comité de la défense nationale. Parfois, on avait

[Text]

National Defence committee. It sounded for all the world from time to time as if you were not in front of an environmental committee.

The committee is obviously undertaking to take a look at what roles National Defence might play in a multitude of various capacities to defend Canada's sovereignty. We see any environmental threat that is caused in a direct way to Canada and, therefore, to Canadians, as a threat to sovereignty, and that is why we have entered into this discussion.

We thank you for the evidence you have given today, for being here and responding to our questions, and wish you well in what is a very important issue for all parliamentarians at this time.

Mr. Davis: In response I would like to thank the committee for the opportunity to appear, and to say again that we, as environmentalists, appreciate the opportunity to have dialogue with others.

The Chairman: The meeting is adjourned.

[Translation]

l'impression qu'on était très loin d'un comité de l'environnement.

Le Comité va commencer à réfléchir aux rôles éventuels du ministère de la Défense nationale dans toute une gamme d'activités de défense de la souveraineté du Canada. Selon nous, toute menace à l'environnement portée volontairement contre le Canada et les Canadiens constitue une menace à notre souveraineté, et voilà pourquoi nous avons entrepris ce débat.

Merci d'être venus aujourd'hui répondre à nos questions, et bonne chance dans cette entreprise très importante aux yeux de tous les parlementaires.

M. Davis: Je tiens à remercier les membres du Comité de nous avoir invités, car nous sommes toujours très heureux, nous, les environnementalistes, de dialoguer avec les autres.

Le président: La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

From Environment Canada:

Denis Davies, Director General, Inland Waters;

Dave Thornton, Director, Environmental Technology Centre;

Gisèle Jacob, Director, Regulatory Affairs and Program Integration.

TÉMOINS

D'Environnement Canada:

Denis Davies, directeur général, Direction générale des eaux;

Dave Thornton, directeur, Centre de technologie environnementale;

Gisèle Jacob, directrice, Affaires réglementaires et intégration des programmes.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 9

Wednesday, December 6, 1989

Chairman: Arnold Malone

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 9

Le mercredi 6 décembre 1989

Président: Arnold Malone

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

National Defence and Veterans Affairs

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent de la*

Défense nationale et des affaires des Anciens combattants

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), a study of
Canada's Maritime Sovereignty

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement,
étude de la souveraineté maritime canadienne

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989

STANDING COMMITTEE ON
NATIONAL DEFENCE AND
VETERANS AFFAIRS

Chairman: Arnold Malone

Vice-Chairman: Marc Ferland

Members

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Patricia Russell

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE
NATIONALE ET DES AFFAIRES
DES ANCIENS COMBATTANTS

Président: Arnold Malone

Vice-président: Marc Ferland

Membres

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Patricia Russell

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, DECEMBER 6, 1989

(13)

[Text]

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met at 4:32 o'clock p.m., this day, in Room 371, West Block, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Derek Blackburn, Stan Darling, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone, and Fred Mifflin.

Acting Member present: Joe McGuire for Bill Rompkey.

In attendance: From the Library of Parliament: Wolfgang Koerner, Researcher. *From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade:* David Lord, Researcher.

Witnesses: From the Royal Canadian Mounted Police: Norman D. Inkster, Commissioner; Marcel Coutu, Assistant Commissioner; Dennis Farrell, Assistant Commissioner. *From Solicitor General Canada:* D. Ian Glen, Assistant Deputy Solicitor General, Police and Security.

The Committee resumed consideration of Canada's Maritime Sovereignty.

Commissioner Norman D. Inkster made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

D. Ian Glen made a statement and answered questions.

On motion of Derek Blackburn, it was agreed,—That the document entitled "Notes for the Speech of Norman D. Inkster, Commissioner, Royal Canadian Mounted Police" be printed as an appendix of this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*. (See Appendix "NAVA/3".)

On motion of Derek Blackburn, it was agreed,—That the document entitled "Opening Remarks for D. Ian Glen, Assistant Deputy Solicitor General" be printed as an appendix to this day's *Minutes of Proceedings and Evidence*. (See Appendix "NAVA/4".)

At 5:55 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Patricia Russell
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 6 DÉCEMBRE 1989

(13)

[Traduction]

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit aujourd'hui, à 16 h 32, dans la pièce 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence d'Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présents: Derek Blackburn, Stan Darling, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone et Fred Mifflin.

Membre suppléant présent: Joe McGuire remplace Bill Rompkey.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner, attaché de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, attaché de recherche.

Témoins: De la Gendarmerie Royale du Canada: Norman D. Inkster, commissaire; Marcel Coutu, sous-commissaire; Dennis Farrell, sous-commissaire. *Du Solliciteur général du Canada:* D. Ian Glen, sous-solliciteur général adjoint, Direction de la police et de la sécurité.

Le Comité reprend l'examen de la souveraineté maritime du Canada.

Le commissaire Norman D. Inkster fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

D. Ian Glen fait un exposé et répond aux questions.

Sur motion de Derek Blackburn, il est convenu,—Que le document intitulé: «Notes pour le discours de Norman D. Inkster, commissaire de la Gendarmerie royale du Canada», figure en annexe aux Procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui (*voir Appendice «NAVA/3»*).

Sur motion de Derek Blackburn, il est convenu,—Que le document intitulé: «Observations liminaires de M. D. Ian Glen, sous-solliciteur général adjoint, Gendarmerie royale du Canada», figure en annexe aux Procès-verbaux et témoignages d'aujourd'hui (*voir Appendice «NAVA/4»*).

A 17 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité
Patricia Russell

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Wednesday, December 6, 1989

• 1632

The Chairman: We have lost some time because of the votes in the House. We are now half an hour away from what normally would have been the time we concluded this day's hearing.

Before us today we have witnesses who are very important to our study of the Royal Canadian Mounted Police, headed by Commissioner Norman Inkster. Our study will look at the role of Canada's armed forces and the sovereignty of our country, focusing on those aspects of sovereignty apart from military defence against a military threat. These include protection of ocean resources, international pollution, illegal immigration, terrorist attacks and the introduction of drugs to Canada from offshore.

I am aware you have a statement to make, which is about eight pages in length. Our members are anxious to ask questions, because we consider you a very important witness.

Commissioner Inkster, welcome to our committee.

Commissioner Norman Inkster (Royal Canadian Mounted Police): It is a delight to be here. With me today are Deputy Commissioner Jensen, whose responsibilities include overseeing all criminal investigations carried out by the RCMP in Canada and abroad; Assistant Commissioner Denis Farrell, responsible for areas that will be of interest to this committee, such as customs, excise and immigration, and he brings some very recent experience of about three years as the commanding officer for J Division, which covers the province of New Brunswick; and Assistant Commissioner Coutu, responsible for our drug enforcement program on a national and an international basis.

• 1635

I will take the liberty of also introducing Ian Glen from the Department of the Solicitor General, who will wish to speak separately on other issues.

We are at your disposal, Mr. Chairman.

The Chairman: May I seek counsel from committee members.

Mr. Mifflin (Bonavista—Trinity—Conception): I have read the brief and it would be my recommendation to get into a discussion as soon as we can, given the limited time.

Mr. Darling (Parry Sound—Muskoka): I have not had the opportunity to read it all, but we should leave it up to

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mercredi 6 décembre 1989

Le président: Nous avons perdu du temps en raison des votes à la Chambre. Normalement, nos travaux auraient dû s'achever dans une demi-heure.

Les témoins qui comparaissent aujourd'hui sont très importants pour notre étude de la Gendarmerie royale du Canada, que dirige son commissaire, M. Norman Inkster. Au cours de notre étude, nous examinerons le rôle des forces armées du Canada ainsi que les différents aspects de la souveraineté de notre pays, à l'exception de ceux qui concernent la défense face à une menace militaire. Il sera ainsi question de la protection de nos ressources maritimes, de la pollution internationale, de l'immigration illégale, des attaques terroristes et de l'introduction de drogues au Canada.

Je sais que vous avez une déclaration d'environ huit pages à faire. Les membres du comité sont très impatients de vous poser des questions car vous représentez pour nous un témoin très important.

Commissaire Inkster, je vous souhaite la bienvenue au comité.

Le commissaire Norman Inkster (Gendarmerie royale du Canada): Je suis très heureux d'être parmi vous. J'ai avec moi aujourd'hui le sous-commissaire Jensen, chargé de toutes les enquêtes criminelles de la GRC au Canada et à l'étranger, le commissaire adjoint Denis Farrell, chargé de questions qui intéressent le comité, comme les douanes, l'accise et l'immigration, et qui pourra vous parler de l'expérience qu'il a pu acquérir très récemment au Nouveau-Brunswick pendant les trois années où il a été commandant de la division «J»; et le commissaire adjoint Coutu, chargé de notre programme de répression du trafic des stupéfiants aux niveaux national et international.

Permettez-moi de vous présenter aussi M. Ian Glen, du ministère du Solliciteur général, qui interviendra séparément pour parler d'autres questions.

Nous sommes à votre disposition, monsieur le président.

Le président: Je voudrais demander l'opinion des membres du comité.

M. Mifflin (Bonavista—Trinity—Conception): J'ai lu le mémoire et je recommanderais que l'on commence la discussion le plus tôt possible, car nous manquons de temps.

M. Darling (Parry Sound—Muskoka): Je n'ai pas eu l'occasion de le lire, mais je laisserai à M. Inkster le soin

[Texte]

Mr. Inkster to decide what he would like to say now. Then, as you mentioned, the statement would still be included in the *Minutes of Proceedings and Evidence*.

Mr. Blackburn (Brant): Time is very limited today and the bells will begin ringing again at 5.45 p.m. for a 6 p.m. vote, so perhaps we could begin questions right away. I have not read the brief as I have just received it now.

Get into the questions now if you wish. But we should also request that these gentlemen be recalled at a subsequent meeting, because just one of the subjects we all want to discuss will require more time than we have today.

The Chairman: Before I make a decision, it is appropriate that I ask the commissioner about his availability to return on request at another time, probably early in the new year.

Commr Inkster: We would be more than happy to honour a request of this committee. Given appropriate advance notice, we would do everything we can to make ourselves available.

The Chairman: I might ask that the commissioner attempt to cover the highlights of his statement in five to ten minutes, if possible, bearing in mind that we will all read and examine his statement with care. Then we will go into a question period.

We will look forward to asking our clerk to re-establish another mutually satisfactory time at which to meet. I have thrown out an on-the-spot challenge, but it would be appropriate for us to see if we can move in that manner.

Commissioner, please.

Commr Inkster: On-the-spot challenges are a way of life for a policeman, so we do not mind at all. What I would do then, in order to abbreviate things, is to refer the committee to the last two pages of the handout while I am speaking.

We have attempted to outline in that handout the various acts and federal laws that we feel touch upon the responsibilities of the RCMP and those of other federal agencies with an interest in off-shore issues, including the ones you have mentioned. That particular format attempts to describe the act we are talking about, those responsible for administering it, the enforcement agencies, and whether or not memoranda of understanding exist between the RCMP and other agencies as a consequence.

This information might be helpful for the committee because it explains how we become involved in areas that might be seen as non-traditional responsibilities for an organization like ours. Some will be obvious to you, such as the Criminal Code of Canada, which is of course a responsibility that we share with provincial and municipal forces. I am sure the committee is aware that the RCMP is perhaps unique in the world, in that we are the provincial police force in 8 of Canada's 10 provinces—the exceptions being the provinces of Ontario

[Traduction]

de décider ce qu'il voudra dire maintenant. Ensuite, comme vous l'avez indiqué, le mémoire pourrait être annexé aux «Procès verbaux et témoignages».

M. Blackburn (Brant): Le temps est très limité aujourd'hui et la sonnerie commencera à retentir à nouveau à 17 h 45 pour un vote qui se déroulera à 18 heures. Nous pourrions donc commencer peut-être à poser nos questions. Je n'ai pas lu le mémoire car je viens de le recevoir.

Passons donc aux questions maintenant, si vous voulez. Mais nous devrions demander aussi à ces messieurs de comparaître à nouveau car rien qu'une des questions dont nous voulons discuter aujourd'hui exigera plus de temps qu'il ne nous en reste maintenant.

Le président: Avant de prendre une décision, il conviendrait que je demande au commissaire s'il peut revenir une autre fois, probablement au début de la nouvelle année.

Comm. Inkster: Nous serions très heureux de répondre à l'invitation du comité. Si vous nous avertissez suffisamment à l'avance, nous ferons notre possible pour nous mettre à votre disposition.

Le président: Je demanderais au commissaire d'essayer de nous présenter les principaux points de son mémoire en cinq ou dix minutes, si possible, et je peux l'assurer que nous le lirons tous très soigneusement. Nous passerons ensuite aux questions.

Nous demanderons ensuite à notre greffière de fixer un autre rendez-vous qui nous convienne à tous. Je vous ai lancé un défi que nous vous serions très reconnaissants de bien vouloir relever.

Monsieur le commissaire, s'il vous plaît.

Comm. Inkster: Certainement, car ces défis sont une chose courante pour un policier. Pour gagner du temps, je vais demander aux membres du comité de se reporter aux quatre dernières pages du document qui leur a été distribué.

Nous avons essayé d'y indiquer les différentes lois fédérales qui, selon nous, traitent des responsabilités de la GRC et d'autres organismes fédéraux en ce qui concerne diverses questions maritimes, y compris celles que vous avez mentionnées. Dans ces quelques pages, nous essayons de mentionner la loi dont nous parlons, ainsi que ceux qui sont chargés de l'administrer et de l'appliquer, et nous indiquons également s'il existe ou non un protocole d'entente entre la GRC et d'autres organismes.

Le comité pourrait trouver ces renseignements utiles car ils expliquent comment nous avons été amenés à assumer des responsabilités qui pourraient sembler non traditionnelles pour un organisme comme le nôtre. Parfois, la chose vous paraîtra évidente, comme dans le cas du Code criminel du Canada, pour lequel nous partageons certaines responsabilités avec les forces provinciales et municipales. Le comité sait sans doute que la GRC est peut-être unique au monde, en ce sens que nous sommes la force policière provinciale dans huit des

[Text]

and Quebec—and we also have the policing responsibility in both the Yukon and the Northwest Territories. In addition to that, we are the municipal police force in 191 municipalities across Canada. So that gives us a broad range of policing responsibilities in this country.

• 1640

In addition we have an involvement in the Canada Shipping Act, which is essentially a Transport Canada piece of legislation. Under that piece of legislation, we have memoranda of understanding with Canada Coast Guard. We attempt to assist each other in the enforcement of that legislation. The Narcotic Control Act and the Food and Drugs Act are really pieces of legislation that are the responsibility of Health and Welfare Canada, but we and all other peace officers in Canada have a responsibility to enforce those pieces of legislation, which I am sure the committee is well aware of. The Fisheries Act is in the same vein. Under the Fisheries Act, members of the RCMP are appointed fisheries officers. Of course, the prime movers in that legislation are Fisheries and Oceans, but we share with them a memorandum of understanding to work together. The Immigration Act is the same thing. Employment and Immigration is responsible for that legislation, but under that piece of legislation the RCMP are also immigration officers, and with that organization we have a memorandum of understanding.

That is said to set out for you the intention of the attachments to my statement, which I hope you will find helpful.

Overall, if we have a concern about expanding law enforcement authorities, we have a concern for better and more co-ordination. In working with Fisheries and Oceans, Canada Coast Guard, and the Department of National Defence, we have found that all of those agencies have been more than helpful in providing either assistance through aerial surveillance or sea surveillance or indeed providing a platform from which we as peace officers could work.

Perhaps some of my colleagues in other departments would think there is benefit to extending peace officer powers to people who are not traditional policemen, and there may be some merit in that particular argument, but from a professional police officer's point of view it muddies the water, so to speak. Our approach to such investigations as drug enforcement is not just to seize the drugs found on a particular boat or vessel or plane but rather to determine where those drugs came from; follow them up the chain, with the obvious intention of dismantling the entire organization. To the extent that more and more get involved in that kind of law enforcement activity adds to confusion and a difficulty in co-ordinating that kind of intent.

The document itself goes on to refer to the Canada Wildlife Act, the Customs Act, the Excise Act, the

[Translation]

dix provinces du Canada—à l'exception de l'Ontario et du Québec—et nous sommes aussi responsables du maintien de l'ordre dans le Yukon ainsi que dans les Territoires du Nord-Ouest. De plus, nos agents de la paix desservent 191 municipalités au Canada. Les responsabilités de notre service sont donc très étendues dans ce pays.

Nous avons aussi des responsabilités en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui relève essentiellement de Transports Canada. En vertu de cette loi, nous avons un protocole d'entente avec la Garde côtière du Canada. Nous essayons de nous aider mutuellement à faire respecter cette loi. La Loi sur les stupéfiants et la Loi des aliments et drogues relèvent en fait de Santé et Bien-Être social Canada, mais nous-mêmes et tous les autres agents de la paix du Canada sommes responsables de leur application, comme le savent sans doute aussi les membres du comité. C'est également le cas de la Loi sur les pêcheries. En vertu de cette loi, les agents de la GRC sont nommés agents des pêches. Naturellement, le principal intervenant de cette loi est le ministère des Pêches et Océans, avec qui nous coopérons en vertu d'un protocole d'entente. Le schéma est le même pour la Loi sur l'immigration, qui relève essentiellement du ministère de l'Emploi et de l'Immigration, mais en vertu de cette loi, les agents de la GRC sont aussi agents de l'immigration. Nous avons aussi un protocole d'entente avec cet organisme.

J'ai voulu vous apporter ces précisions sur les annexes de mon mémoire et j'espère qu'elles vous paraîtront utiles.

Dans l'ensemble, nous nous inquiétons de la dispersion du pouvoir en matière d'application des lois, mais nous tenons aussi à renforcer et améliorer notre coopération avec les différents ministères. En travaillant avec Pêches et Océans, la Garde côtière du Canada et le ministère de la Défense nationale, nous avons vu que tous ces organismes nous ont beaucoup aidés en assurant la surveillance aérienne ou maritime ou même en servant de base de travail pour nos agents de la paix.

Certains de mes collègues trouveraient peut-être avantageux d'attribuer des pouvoirs d'agent de la paix à des personnes qui ne sont pas traditionnellement des policiers, et cet argument peut se justifier dans une certaine mesure, encore que, du point de vue d'un policier professionnel, il ne fasse que compliquer les choses. Dans le cadre des enquêtes relatives à la répression du trafic des stupéfiants, nous ne nous contentons pas de saisir les drogues trouvées dans un navire, mais nous cherchons à en déterminer l'origine; nous essayons de remonter la filière afin de démenteler tout le réseau. Il faut coordonner les efforts de tous ceux qui participent à la réalisation d'un tel objectif, mais ils sont de plus en plus nombreux, ce qui rend la chose plus confuse et plus difficile.

Nous faisons ensuite mention de la Loi sur la faune du Canada, de la Loi sur les douanes, de la Loi sur l'Accise,

[Texte]

Migratory Birds Convention Act, and the Transport Act, all of which we have some involvement with because of our peace officer powers and because of our responsibilities across the country and abroad.

Perhaps with those few very general remarks, Mr. Chairman, we would answer your questions as best we can.

The Chairman: Commissioner, on behalf of the committee, I thank you for your co-operation and share with you that we wish we had more time to hear the full brief.

Committee members, before I recognize you for questioning, we said we would append this to the report. To do so we need a motion.

It is moved by Mr. Blackburn and seconded by Mr. Mifflin that we append to today's evidence the full statement as tabled.

Motion agreed to

The Chairman: I recognize Mr. Mifflin, followed by Mr. Blackburn and Mr. Hicks.

Mr. Mifflin: Thank you, Mr. Chairman.

Commissioner, I would like right off the bat to zero in on drug enforcement. I am particularly interested in your viewpoint with respect to what effect, in a general sense, the Bush war on drugs will have vis-à-vis drugs entering Canada and how it will relate to the percentage of what we believe we capture coming into the country now versus what it might be with respect to some of the anticipations you have with what is happening south of the border. Perhaps you can also specify the maritime approaches versus the approaches from the air across the border.

• 1645

Commr Inkster: Thank you for a very large question.

I think we need to begin by stating that the problem with drugs is a worldwide concern, and if we are going to find a solution to the problem, that solution must be in recognition of that fact and a worldwide approach.

Within the nature of the problem there is an equation. It is supply, delivery, demand. If one of my colleagues from the Peruvian police were here, he or she would say if you stop buying drugs the supply will go away. I think that fact has been generally recognized by the Government of Canada under the National Drug Strategy, where 70% of the \$210 million devoted to that program over five years is devoted to education and rehabilitation. I happen to believe if we are going to solve the problem, we must solve that problem through reducing the demand by education and other things. That involves police officers, but more, educators, parents, health professionals, and others.

[Traduction]

de la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs et de la Loi sur les transports, que nous faisons toutes appliquer en vertu des pouvoirs de nos agents de la paix et en raison de nos responsabilités au Canada et à l'étranger.

Monsieur le président, ces quelques remarques très générales ayant été faites, nous sommes prêts à répondre à vos questions le mieux que nous pourrions.

Le président: Monsieur le commissaire, au nom du comité, je vous remercie de votre coopération et je peux vous dire que nous aurions bien voulu disposer de plus de temps pour entendre la totalité de votre mémoire.

Chers collègues, avant de vous laisser poser vos questions, je vous rappelle que nous avons dit que nous allions annexer ce document au procès-verbal. Pour ce faire, nous avons besoin d'une motion.

M. Blackburn, appuyé par M. Mifflin, propose que nous annexions au procès-verbal d'aujourd'hui la totalité du mémoire déposé.

La motion est adoptée

Le président: Je cède la parole à M. Mifflin puis à MM. Blackburn et Hicks.

M. Mifflin: Merci, monsieur le président.

Monsieur le commissaire, je voudrais parler tout de suite de la répression du trafic des stupéfiants. Selon vous, et de façon générale, la guerre de M. Bush contre les stupéfiants a-t-elle un effet sur les drogues qui entrent au Canada? D'après ce qui, selon vous, se passe actuellement au sud de la frontière, nous permettra-t-elle d'intercepter une plus grande quantité de stupéfiants venus de l'étranger? Pourriez-vous nous donner aussi des précisions sur la surveillance maritime et aérienne de la frontière.

Comm. Inkster: Je vous remercie pour cette très vaste question.

Je pense qu'il nous faut dire pour commencer que le problème des drogues est un problème mondial exigeant une solution qui le soit aussi.

Dans ce problème, une équation se présente, avec pour paramètres l'approvisionnement, la livraison et la demande. Si l'un de mes collègues de la police péruvienne était ici, il dirait que si l'on cesse d'acheter des drogues, l'approvisionnement disparaîtrait. Je crois que cela a été reconnu de façon générale par le gouvernement du Canada dans sa stratégie nationale de lutte contre les stupéfiants puisque 70 p. 100 des 210 millions de dollars consacrés en cinq ans à ce programme portent sur l'information et la désintoxication. J'estime que pour résoudre ce problème, il nous faut réduire la demande en informant le public et grâce à d'autres moyens. Cet effort fait intervenir les agents de la paix mais surtout les

[Text]

The Bush administration's approach to that problem is slightly different from the Canadian approach, in the sense that they have devoted 70% of their resources to law enforcement activity. What that will of course cause is that probably the demand will not subside remarkably, certainly not overnight. If you visualize the drug problem as a balloon, then when you squeeze it in Miami, it comes through Mexico; and if you squeeze Mexico, then it is back to somewhere else, probably Canada's borders.

The law enforcement approach to dealing with the problem needs to be one, rather than of narrow strips—that is to say, we are going to address the problem through greater maritime surveillance, or alternately, we are going to address the problem through greater aerial surveillance. . . we need really to find a way all of those can mesh together. Part of the solution lies in gathering together all those resources in an interwoven way so we, the police—not just the RCMP, but all police forces—have the benefit of the intelligence gathered by our Armed Forces in the air, by the navy at sea, by coastal watch programs, and others, so we then can track the problem in a better way.

Through the memorandum of understanding we have now with the Department of National Defence. . . their contribution to it has been significant, important, and very much available. As you and I know from our own experience, the assistance we received from the navy in the Halifax area in several very, very important cases has been immediately available, and without it of course the cases would have failed. Since that time the development of a memorandum of understanding has occurred, which has allowed even better and more co-operation in the same vein. So we have made great strides there.

We need to integrate, and we have begun integrating, our activities better with those of Canada Customs, because they are on our borders on a day-to-day basis. The information sharing is improving virtually on a daily basis.

The long answer to a very complex question is that there is no one answer. But given that Canada's approach is one of reducing the demand, I think our resources are appropriately identified for that. And that is where they should go, in my view: into reducing the demand. The law enforcement responsibilities require more and better co-operation, which is well under way.

Mr. Mifflin: I appreciate the answer very much indeed, Commissioner.

• 1650

We hear 5%, 1%, 10%. Could you give us some estimation of what percentage of drugs you, as a national police force, believe you can detect or have detected,

[Translation]

enseignants, les parents, les professionnels de la santé et d'autres.

Le gouvernement de M. Bush aborde ce problème d'une façon légèrement différente de celle du Canada puisque les États-Unis ont consacré 70 p. 100 de leurs ressources à l'application de la loi. Naturellement, la demande n'en diminuera probablement pas pour autant de beaucoup, en tout cas certainement pas du jour au lendemain. Imaginez le problème de la drogue comme un ballon; si vous l'aplatissez à Miami, il se regonfle à Mexico et si vous l'aplatissez à Mexico, il réapparaît ailleurs et probablement aux frontières du Canada.

L'accent mis sur l'application de la loi pour résoudre ce problème ne doit pas constituer une approche limitative et porter uniquement, quoique de façon renforcée, sur la surveillance maritime ou aérienne, car il nous faut vraiment trouver le moyen de réunir toutes les approches. Une partie de la solution consiste à rassembler toutes les ressources afin que nous, la police—pas uniquement la GRC, mais toutes les forces de police—bénéficiions des renseignements obtenus par air par nos forces armées, par mer par la marine, au moyen des programmes de surveillance des côtes, et grâce à d'autres aussi, afin que nous puissions mieux découvrir le problème.

Grâce au protocole d'entente que nous avons actuellement avec le ministère de la Défense nationale. . . sa contribution à cet effort a été importante et très généreuse. Comme vous le savez aussi bien que moi, la marine nous a prêté son concours immédiatement dans la région de Halifax dans plusieurs affaires extrêmement importantes, et sans son aide nous aurions échoué. Depuis, la signature d'un protocole d'entente a renforcé encore davantage notre coopération. Nous avons donc fait de très grands progrès à cet égard.

Nous avons besoin de mieux intégrer nos activités à celles des Douanes du Canada, et nous avons commencé à le faire, car ses agents sont constamment présents à nos frontières. Nous échangeons beaucoup mieux nos renseignements, et ce, pratiquement chaque jour.

Cette question très complexe n'a tout simplement pas une seule réponse. Mais étant donné que l'approche du Canada est de réduire la demande, je pense que nos ressources suffisent à la tâche. C'est à cela qu'elles devraient servir, selon moi, à réduire la demande. Les responsabilités en matière d'application de la loi exigent une plus grande et une meilleure coopération, qui est bien amorcée.

M. Mifflin: Je vous remercie beaucoup de votre réponse, monsieur le commissaire.

Nous entendons parler de 5 p. 100, 1 p. 100, 10 p. 100. Pourriez-vous nous donner une estimation du pourcentage de drogues que vous, en tant que force de

[Texte]

historically speaking? How much change is happening as a result of some of the things we have just talked about?

Commr Inkster: I am probably going to turn to Assistant Commissioner Coutu to provide the details, but whatever information we provide is, at best, a well intentioned estimate.

For example, we estimate Canadians spend approximately \$10 billion a year on drugs. That estimate is often challenged by academics, and quite properly so, because it is simply an estimate.

It is based on seizures in Canada, seizures elsewhere, and our knowledge of the level of production in various countries. It is also based on our knowledge of things we did not seize or did not find.

An academic has argued that Canadians do not spend \$10 billion, they spend only \$3 billion. Whether it is three or ten, it is a lot of money being wasted on drugs.

In terms of production, my figures are somewhat dated. Assistant Commissioner Coutu can provide a more recent update. A few years ago, we estimated 200 tonnes of cocaine had been produced. Adding up seizures by ourselves and the DEA in the United States, seizures amounted to 20 tonnes.

If those estimates are accurate, 180 tonnes were sold and consumed. I do not know if they are accurate.

I turn now to Assistant Commissioner Coutu, who can provide you with a recent update.

Assistant Commissioner Marcel Coutu (Royal Canadian Mounted Police): Simply put, the answer is not available, because we do not know how much drugs are being consumed in Canada, overall.

We do not know what proportion finds its way through other countries to Canada and vice versa, or how much drugs seized in other countries would find their way to Canada had they not been intercepted there.

We do know some of the figures advanced by some people are simply not accurate. We often hear the police in general seize only 4% to 5% of what is coming into Canada.

We know that is not true, because we know it would mean there would be 20 times that amount. If you seize 4%, 20 times that amount would be coming into Canada. We know we do not have a market that can consume that amount of drugs. Therefore, we can eliminate 4%.

From there we can estimate how much we do seize, based on the approximate consumption we think is taking place in Canada. These are in fact estimates.

Of course, we do not know precisely. We have some ideas of how many people are using, but we do not know

[Traduction]

police nationale, croyez pouvoir détecter ou avez détecté, traditionnellement? Avez-vous noté des changements suite aux événements dont nous venons de parler?

Comm. Inkster: Je demanderai probablement au sous-commissaire Coutu de vous fournir les détails mais, quelle que soit notre réponse, au mieux, c'est une estimation bien intentionnée.

Par exemple, nous estimons que les Canadiens consacrent approximativement 10 milliards de dollars par année à l'achat de stupéfiants. Ce chiffre est contesté par certains, et à juste titre, car ce n'est qu'une estimation.

Il se fonde sur les saisies au Canada, les saisies ailleurs, et sur notre connaissance du niveau de production dans divers pays. Il se fonde également sur notre connaissance de ce que nous n'avons pas saisi ou n'avons pas trouvé.

Selon un chercheur, ce chiffre n'est pas de 10 milliards de dollars mais seulement de 3 milliards de dollars. Que ce soit 3 ou 10, c'est un gaspillage considérable.

Pour ce qui est de la production, mes chiffres datent un peu. Le commissaire adjoint Coutu a des chiffres plus récents. Il y a quelques années, nous avions estimé la production de cocaïne à 200 tonnes. L'addition de nos saisies et celles de la DEA (Agence de répression du trafic de la drogue) aux États-Unis donnait 20 tonnes.

Si ces estimations sont exactes, cela faisait 180 tonnes de vendues et de consommées. Je ne sais si elles sont exactes.

Je vais demander au commissaire adjoint Coutu de vous donner des chiffres plus récents.

Le commissaire adjoint Marcel Coutu (Gendarmerie royale du Canada): Il est impossible de connaître ce chiffre, tout simplement parce que nous ne savons pas quelle est la quantité de drogue consommée globalement au Canada.

Nous ne savons pas quel pourcentage entre au Canada à partir d'autres pays et vice-versa, ou quelle quantité de drogue saisie dans d'autres pays aurait pu aboutir sur le marché canadien si elle n'avait pas été interceptée.

Nous savons que certains des chiffres avancés ne sont tout simplement pas exacts. Nous entendons souvent dire que la police d'une manière générale ne saisit que 4 à 5 p. 100 de ce qui entre au Canada.

Nous savons que ce n'est pas vrai car nous savons que, dans ce cas, il faudrait multiplier cette quantité par 20. Si 4 p. 100 sont saisis, il faut multiplier par 20 pour calculer ce qui entre au Canada. Nous savons que nous n'avons pas de marché pouvant consommer cette quantité de drogue. Par conséquent, nous pouvons éliminer ces 4 p. 100.

Nous pouvons estimer la quantité que nous saisissons sur la base de la consommation approximative que nous calculons pour le Canada. Ce sont en fait des estimations.

Nous n'avons pas de certitude. Nous avons une petite idée du nombre de consommateurs, mais nous ne savons

[Text]

how much each individual is using. For that reason, the answer is not available.

The approximation we find in other countries—I am thinking specifically of Australia in this case, where they have done an extensive study on the subject—is somewhere around 20%, 23% or 25%, depending on the type of drugs.

I would place our situation very much in the same ballpark, on the average. Again, this is an estimate.

Some of the time we take away a lot more than that from the Canadian market, because when we are on the streets trying to retrieve the drugs from the market, we know it is not always available, meaning that some of the time we have probably retrieved considerably more than 25%, perhaps more than 50%. Again, this is some of the time. On the average, I would say somewhere around 20% to 25% is probably a good estimate.

• 1655

Mr. Blackburn: Gentlemen, we all know the war on drugs is heating up. As the old Cold War is slowly disappearing, we have other wars to fight in terms of maintaining stability at home, and security and sovereignty, and one of them is of course the war on drugs.

I have forgotten who it was, but I remember one night on television an American expert saying that if President Bush's program is totally successful, the Americans would be interdicting 5% of all the drugs coming into the United States instead of 1%. That was one person's opinion.

How desperate is the situation in Canada in terms of increase in flow of illicit drugs into this country, not necessarily consumed here but possibly in transit to the United States? To get back to the 4% again, is it becoming dangerously high, dangerously excessive? Has it been increasing at a very rapid rate, let us say, over the last five years?

Commr Inkster: I think it would be fair to say that the presence of drugs in Canada is increasing. I do not know what adjective I would apply to that in terms of whether it is dangerously increasing and so on. I have a point of view, though, that consumption of any drugs is dangerous and therefore, if we have any at all, then I think we have a problem that needs to be addressed.

The situation that alarms us as police officers, and all of us in this room, I suspect as parents, is that drugs are found in virtually every corner of this country. That leads one to conclude that the distribution systems that are available are well managed and functioning.

We had a situation where a quantity of drugs was seized in Tuktoyaktuk in the Northwest Territories. One point of view would be, of course, how in blazes did it get there? Well, it got there because that is an area where

[Translation]

pas quelle est la quantité consommée par chacun. C'est pour cette raison qu'il est impossible d'avoir une réponse.

L'approximation utilisée dans d'autres pays—je pense en particulier à l'Australie où une étude exhaustive de la question a été faite—tourne aux alentours de 20, 23 ou 25 p. 100 en fonction du genre de drogue.

Je situerais notre pays dans la même catégorie, dans la même moyenne. Encore une fois, ce n'est qu'une estimation.

Parfois ce pourcentage est beaucoup plus élevé car, ayant connaissance de problèmes d'approvisionnement, nous savons que ce que nous saisissons approche plus des 50 p. 100 que des 25 p. 100. C'est ce qui arrive de temps en temps. La moyenne, c'est 20 à 25 p. 100.

M. Blackburn: Messieurs, la guerre à la drogue a été déclarée. La guerre froide devenant chose du passé, il nous faut mener d'autres guerres pour maintenir notre stabilité, notre sécurité et notre souveraineté, et bien entendu l'une de celles-ci est la guerre à la drogue.

J'ai oublié de qui il s'agissait, mais je me souviens d'avoir entendu un soir à la télévision un expert américain dire que si le programme du président Bush connaissait un succès total, les Américains intercepteraient 5 p. 100 de toutes les drogues entrant aux États-Unis au lieu de 1 p. 100. C'était l'opinion d'une personne.

Y a-t-il augmentation alarmante de la quantité de drogues illicites entrant au Canada, pas forcément pour y être consommées mais peut-être en transit pour les États-Unis? Pour revenir encore une fois à ces 4 p. 100, est-ce que ce pourcentage devient dangereusement élevé, dangereusement excessif? Y a-t-il eu augmentation à un fort rythme, disons, au cours des cinq dernières années?

Comm. Inkster: Je crois qu'on peut dire que la présence de drogues au Canada est en augmentation. Je ne sais si je qualifierais cette augmentation de dangereuse. Néanmoins, estimant personnellement que la consommation de drogues est dangereuse quelle que soit la quantité, je pense que nous avons un problème et qu'il faut le régler.

Le plus alarmant pour nous en tant qu'officiers de police, et pour nous tous dans cette salle, en tant que parents, c'est qu'on trouve de la drogue pratiquement partout dans notre pays. Cela nous incite à conclure que les réseaux de distribution marchent très bien.

Nous avons eu l'exemple d'une quantité de drogues que nous avons saisies à Tuktoyaktuk dans les Territoires du Nord-Ouest. La question naturelle qu'on se pose est, comment diable est-elle arrivée là-bas? Elle est arrivée

[Texte]

there is a lot of oil development going on, research and so on, and there was a lot of traffic in and out, and some of the workers would bring it with them. It is that kind of transitory public we have that is causing the problem to become more and more widespread.

I think it is fair to say that, had I appeared before this committee 10 or 15 years ago, we would be saying that the problem was virtually confined to larger centres such as Vancouver, Toronto and Montreal. That is certainly not the case today.

Mr. Blackburn: How do the drugs come into Canada? What percentage is being brought in on a person's body, a suitcase, through airports? How much of it is coming in offshore on small vessels? How much of it is coming in by plane? And along with that question, Mr. Chairman, does the Commissioner feel that he has enough assets, both personnel and equipment, ships, planes, you name it, to cope with this increasing menace? As a defence committee we are vitally concerned as to whether or not the Department of National Defence in its evolving role should be assuming greater responsibility in non-traditional military activities, if you know what I mean, paramilitary, more civilian oriented.

That is really one of the main reasons we are having hearings at this time.

Commr Inkster: We have slightly over 16,000 police officers in the Royal Canadian Mounted Police and each one of those has a responsibility to enforce all of the laws of Canada, including the drugs laws. Therefore, each in some portion of his or her duty is responsible for drug-law enforcement.

In addition to that we have approximately 1,000 investigators devoted to full-time drug enforcement in this country and, if my memory serves me correctly, our budget in terms of drug enforcement is approximately \$70 million. When the discussions were held relative to the national drug strategy, the question was asked whether or not we needed more investigators, and at that time in general terms we took the position that no, we do not need more drug investigators; what we really need is help. That help has to come, as I mentioned earlier, from parents, health professionals, educators and so on. It must be recognized as a social problem, not a police problem. We can only be part of the solution.

• 1700

The drugs themselves arrive in this country in every way imaginable, from hollowed out furniture to hollowed out art objects to body cavities, by plane, by loads of 500 kilos. In terms of marijuana and hashish, it arrives by ship in terms of tonnes. Any way you can imagine it, that is how it is arriving. The difficulty with the drug law enforcement, of course, is that it is an extremely high

[Traduction]

là-bas tout simplement parce que c'est une région où il y a beaucoup de recherches et d'exploitations pétrolières, qu'il y a des va-et-vient incessants et que ce sont certains de ces ouvriers migrants qui l'ont apportée avec eux. C'est ce genre de migration qui est responsable de l'expansion géographique du problème.

Je crois que si j'avais comparu devant votre comité il y 10 ou 15 ans, nous aurions probablement parlé de problèmes limités aux grands centres comme Vancouver, Toronto et Montréal. Ce n'est certainement pas le cas aujourd'hui.

M. Blackburn: Comment la drogue entre-t-elle au Canada? Quel pourcentage entre sur des passeurs, dans des valises, par les aéroports? Quel pourcentage arrive par la mer sur de petits bateaux? Quel pourcentage arrive par avion? Et parallèlement à cette question, monsieur le président, le commissaire estime-t-il avoir suffisamment de ressources tant humaines que matérielles, de bateaux, d'avions, etc., pour faire face à cette menace croissante? Notre comité se demande sérieusement si le ministère de la Défense nationale, dont le rôle est en mutation, ne devrait assumer de plus grandes responsabilités en matière d'activités militaires non traditionnelles, si vous savez ce que je veux dire, d'activités paramilitaires, d'activités plus orientées sur le civil.

C'est en réalité une des principales raisons d'être de nos audiences actuelles.

Comm. Inkster: La Gendarmerie royale compte un peu plus de 16,000 agents et chacun d'entre eux a la responsabilité de faire appliquer toutes les lois du Canada, y compris les lois sur les drogues. Par conséquent, chaque agent a dans ses responsabilités la répression du trafic ou de l'usage de drogues.

En plus, nous comptons environ 1,000 enquêteurs dont la fonction unique est de réprimer le trafic et l'usage de la drogue, et si ma mémoire est exacte, le budget correspondant à cette activité est d'environ 70 millions de dollars. Lors des discussions sur la stratégie nationale de lutte contre la drogue, quand on nous a demandé si nous avions besoin de plus d'enquêteurs, nous avons répondu non, d'une manière générale, que nous n'avions pas besoin de plus d'enquêteurs, que ce dont nous avions réellement besoin c'était d'aide. Comme je l'ai dit tout à l'heure, cette aide doit venir des parents, des professionnels de la santé, des éducateurs, etc. Il faut que ce problème soit reconnu comme étant un problème social et non pas un problème policier. Nous ne pouvons être qu'une partie de la solution.

La drogue elle-même arrive dans ce pays de toutes les manières imaginables, cachée dans des meubles, dans des objets d'art, dans le corps, par avion, par chargement de 500 kilos. Pour la marijuana et le hashish, c'est par tonnes qu'ils arrivent dans des bateaux. La drogue arrive par n'importe quel moyen imaginable. Le problème de la lutte contre la drogue, bien entendu, c'est que c'est une

[Text]

profit, high risk game. When you concentrate all of your resources on airports, then it comes in via ship; if you concentrate there, it will come in somewhere else. I think where we can build on an excellent beginning is with the assistance we have received from such people as the men and women in the fisheries and oceans department, the Coast Guard and Canada's Armed Forces to provide us with eyes and ears and platforms, which then allow us to enforce the law appropriately.

In Canadian terms, I guess it goes without saying that it does not become a problem for Canada until it arrives. Therefore, we need to be watchful as to how it arrives, so we can deal with it when it gets here. All of those agencies can and do contribute, and I suspect would welcome the opportunity to do more.

I think my assistant commissioner could add a few more details to your question.

A/Commr Coutu: With respect to the amount of drugs coming into Canada as a result of what is going on in the United States, and in other countries for that matter, it is a debatable issue by itself, because the consumption that is taking place in Canada is not going to change drastically as a result of that. It might change if drugs became more readily available as a result of it, but the consumption market is not directly affected by that, at least in the near future. What perhaps might happen is that if more efforts are being devoted to the drug problem in the United States, or as the United States as a country becomes more saturated with drugs, of course, the distributors will look for new markets, and that would include Canada, as it includes a lot of other countries. We are not an exception in that regard.

Perhaps what also might happen is that if the drug traffickers find it is easier to go through Canada before entering the United States, they may also use that method. However, we must keep in mind that the additional effort directed to drugs in the United States will also stop a lot of the drugs coming into Canada, because a lot of our supply is coming through the United States; so they will stop it. That is a fact. They stop a lot of drugs there before they reach Canada. So there is a give and take there.

Mr. Blackburn: In your opinion, do we have the resources, the manpower as well as the ships, the planes and the high-tech sensors that we know we do have off the east coast, to virtually seal the Canadian Atlantic coast and the Canadian Pacific coast? I mean seal electronically, where we know every ship that is coming into our coastal waters. Is it possible with our present assets to be in that situation where we know every time a ship enters our territorial waters?

It seems to me that unless we have that capability, and with the increased pressure to bring drugs into the United States through Canada—I think there is some evidence of that now just in the last year—we as a government are not doing all we can to prevent those illicit drugs from coming in. If we were on guard against Soviet aircraft, for

[Translation]

activité qui rapporte énormément et où les risques sont très grands. Si vous concentrez toutes vos ressources sur les aéroports, elle arrive par bateau; si vous les concentrez sur les bateaux, elle arrive ailleurs. Je crois que l'assistance que nous offre le personnel du ministère des Pêches et des Océans, de la Garde côtière et des forces armées est une excellente base de départ de l'union de nos efforts en multipliant les yeux, les oreilles et les ressources qui nous permettent de bien faire notre travail de gendarmes.

Il va sans dire que tant qu'elle n'est pas arrivée la drogue n'est pas un problème pour le Canada. Par conséquent, il nous faut surveiller ses mouvements de près afin de pouvoir agir immédiatement. Toutes ces agences peuvent apporter et apportent leur contribution, et je suis certains qu'elles seraient prêtes à en faire plus.

Mon adjoint devrait pouvoir vous donner des détails supplémentaires.

Comm. adj. Coutu: Pour ce qui est de la quantité de drogues entrant au Canada à la suite des initiatives prises aux États-Unis et dans d'autres pays d'ailleurs, il s'agit d'une question discutable, car ce n'est pas cela qui fera changer de manière spectaculaire la consommation au Canada. Elle pourrait changer si, à la suite de ces initiatives, la quantité de drogue disponible augmentait, mais le marché de la consommation n'est pas directement touché, tout du moins dans l'avenir immédiat. Par contre, ce qui pourrait arriver, c'est que si plus d'efforts sont consacrés au problème de la drogue aux États-Unis, ou si le marché américain devient saturé, bien entendu, les distributeurs chercheront de nouveaux marchés, y compris le Canada, entre autres. Nous ne faisons pas exception.

Il est possible également que si les trafiquants de drogues trouvent plus facile de passer par le Canada pour entrer aux États-Unis, qu'ils utilisent cette méthode. Cependant, il ne faut pas oublier que les efforts supplémentaires faits pour lutter contre la drogue aux États-Unis mettront également fin à l'entrée de beaucoup de drogues au Canada car une grande partie de notre approvisionnement nous vient des États-Unis. C'est un fait. Ils saisissent beaucoup de drogue avant qu'elle n'entre au Canada. Cela marche donc dans les deux sens.

M. Blackburn: À votre avis, avons-nous les ressources, aussi bien la main-d'oeuvre que les bateaux, les avions et les appareils sophistiqués de détection que nous savons avoir au large de la côte est, pour pratiquement bloquer la côte atlantique et la côte pacifique? J'entends bloquer électroniquement, pour détecter tout navire entrant dans nos eaux côtières. Nos ressources actuelles nous permettent-elles de détecter tout navire entrant dans nos eaux territoriales?

Il me semble que sans ces moyens, compte tenu de la quantité croissante de drogue entrant aux États-Unis par le Canada—je crois que nous en avons eu la preuve cette année—nous, c'est-à-dire le gouvernement, ne faisons pas tout ce que nous pouvons pour prévenir l'entrée de ces drogues illicites. Si nous avons pu monter la garde contre

[Texte]

example, surveying Soviet aircraft and Soviet shipping, as we have for the last 40 years, it seems to me that both DND and the police should have a lot of resources to launch this war on drugs, using the same equipment.

• 1705

Commr Inkster: In terms of our own resources, sir, we have virtually no marine capacity. We have seven small ships on the west coast and one larger ship on the east coast, and given the length of that coast they would be entirely inadequate. In terms of aerial surveillance we have approximately 30 aircraft, which includes helicopters, one small jet, several Twin Otter and that kind of aircraft, but they are used mostly for transportation. It is fair to say they do not engage in aerial surveillance.

I would suspect the question in terms of sealing up the country technically could best be answered by my colleagues from the Canadian Armed Forces. My suspicion is that it is technically possible. One of the difficulties I would think the Armed Forces would have, however, is that when we are talking about people moving drugs via aircraft, they are using relatively small aircraft, which would very quickly be overtaken and surpassed by the aircraft that are being flown by Canada's Armed Forces.

The question is then, should they have some different kind of aircraft if they are going to engage in this program? I suspect my colleague would say yes; but if he is going to do that, he needs different kinds of equipment.

I think it is technically possible to detect virtually everything that comes and goes. The great difficulty is sorting out of that coming and going who are involved in drugs. That takes a lot of very, very good criminal intelligence from abroad, which has seen a suspect ship leave port and head for such and such, so that we can track it across the sea as it heads towards Canada. The successes we have had in terms of seizures on our coasts have come as a consequence of that kind of activity.

The Chairman: Following on Mr. Blackburn's question, what about the underwater sonic systems that are in effect watching for ships? Are they able to put a pretty complete net around our coastlines?

Commr Inkster: We really do not possess that kind of expertise. I might defer to Mr. Mifflin, who has much more experience than I have. Perhaps he could answer, but I am sorry, Mr. Chairman, we could not.

Mr. Mifflin: The answer, Mr. Chairman, is no. The system to which the chairman is referring is not of very much use in the business of drug surveillance.

Mr. Hicks (Scarborough East): Commissioner, I think I will be following on with the line of questioning and comments that Mr. Blackburn made. When he began to

[Traduction]

les avions soviétiques, par exemple, en surveillant leurs mouvements d'avions et de bateaux, comme nous l'avons fait pendant les quarante dernières années, il me semble que la défense et la police devraient avoir les ressources suffisantes pour lancer cette guerre contre la drogue en utilisant le même matériel.

Comm. Inkster: Sur le plan des ressources, monsieur, nous n'avons pratiquement pas de matériel maritime. Nous avons sept petits bateaux sur la côte ouest et un plus grand sur la côte est et, compte tenu de la longueur de cette côte, c'est totalement insuffisant. Sur le plan de la surveillance aérienne, nous avons environ 30 appareils, ce qui inclut des hélicoptères, un petit avion à réaction, plusieurs Twin Otter et ce genre d'appareils, mais ils servent avant tout au transport. Ils ne participent pas à des opérations de surveillance aérienne.

Je crois que pour ce qui est de la possibilité de bloquer électroniquement le pays, vous feriez mieux de poser la question à mes collègues des forces armées. Je soupçonne que c'est techniquement possible. Une des difficultés, à mon avis, qui se poseraient aux Forces armées, cependant, c'est que lorsque la drogue est transportée par avion, il s'agit d'avions relativement petits qui seraient rapidement dépassés par les appareils des Forces armées canadiennes.

Devraient-ils alors avoir des appareils différents pour mener ce genre d'opérations? Je crois qu'ils répondraient par l'affirmative mais, à ce moment-là, il leur faudrait du matériel différent.

Je crois qu'il est techniquement possible de détecter pratiquement tous ceux qui entrent et sortent. Le problème, c'est de faire le tri et de n'intercepter que les transporteurs de drogues. Pour cela, il faut un excellent réseau de renseignements à l'étranger pour être prévenus du départ d'un bateau suspect se dirigeant dans telle ou telle direction afin que nous puissions suivre sa progression vers le Canada. Nos réussites en termes de saisies sur nos côtes ont toujours été la conséquence de ce genre d'activités.

Le président: Dans la même veine, qu'en est-il des systèmes soniques sous-marins qui contrôlent les mouvements de bateaux? Peuvent-ils constituer un filet tout le long de nos côtes?

Comm. Inkster: Nous ne sommes pas vraiment spécialistes. Je pourrais demander à M. Mifflin, qui a plus d'expérience que moi, de vous répondre. Il peut peut-être vous répondre, mais moi-même, monsieur le président, je m'en excuse, non.

M. Mifflin: La réponse est non, monsieur le président. Le système dont vous parlez n'est pas vraiment utilisé pour surveiller les mouvements de la drogue.

M. Hicks (Scarborough-Est): Commissaire, permettez-moi de poursuivre dans la même veine que M. Blackburn. Lorsqu'on vous a demandé s'il était possible de bloquer

[Text]

ask about the ability to seal off our oceans and so on, we did not mention NORAD. Are you beginning to work hand in hand with NORAD in overall surveillance?

Commr Inkster: Yes, sir, we are. I will ask Assistant Commissioner Coutu to describe that co-operation.

A/Commr Coutu: Yes, indeed, the assets used and available to NORAD are available to us. We are in direct communication with them to the extent that we have a system in place where any information of interest to us is passed on to us. This is a program that is expanding as experience shows how well it works and what else we can do with it.

Mr. Hicks: Okay, thank you. Have you read, Commissioner, any of the minutes of our previous defence committee meetings, the last three or four?

Commr Inkster: Some, sir, but not all.

Mr. Blackburn: We are not insulted.

Mr. Hicks: The only reason I asked is that we are trying to discuss with Fisheries, Environment, the Coast Guard and so on the extent to which they can work hand in hand with National Defence. We are of course trying to identify the future needs and the future tasking of National Defence to you people in the event that the threat becomes less and less every day.

• 1710

As for surveillance, on page 7 of your comments you refer to the forces relying on the multi-tasking concept to ensure water transport, and you say this concept of inter-agency co-operation has worked well. Then you allude to platforms. In each of the meetings we have discussed the cutting back of the trackers. Will the cutting back of the trackers by National Defence provide a hardship to you in surveillance?

Commr Inkster: I think anything that takes away from an ability to track aircraft could in some way have an impact on our responsibilities. Deputy Commissioner Jensen just mentioned that in our law enforcement activity we more often use the Orion aircraft for surveillance as it is made available to us under the current memorandum of understanding. The problem probably lies in not having not only the right number of aircraft but the right kinds of aircraft to track what is, in military terms, an extremely slow airplane that is coming into Canada, and I suspect that is the problem they would encounter with their current equipment.

Mr. Hicks: As I said to the environment people, a great percentage of the surveillance done by our national defence people and their platforms is done in an incidental way. They are always on the watch for something that does not appear correct to them, in which case they will report to you—unless they had a specific

[Translation]

nos côtes, etc., personne n'a parlé du NORAD. Pensez-vous à collaborer avec le NORAD pour les activités globales de surveillance?

Comm. Inkster: Oui, monsieur. Je vais demander au commissaire adjoint Coutu de vous préciser le degré de cette coopération.

Comm. adj. Coutu: Oui, les ressources utilisées par le NORAD sont mises à notre disposition. Nous sommes en communication directe avec eux dans la mesure où nous avons en place un système qui nous transmet tout renseignement susceptible de nous intéresser. Ce programme évolue au fur et à mesure qu'il acquiert de l'expérience.

M. Hicks: Très bien, merci. Avez-vous lu, commissaire, les comptes rendus de nos réunions précédentes, ceux des trois ou quatre dernières réunions?

Comm. Inkster: Certains, monsieur, mais pas tous.

M. Blackburn: Nous ne nous sentons pas insultés.

M. Hicks: Si je vous le demande, c'est parce que nous essayons de discuter avec les Pêches, l'Environnement, la Garde côtière, etc., le degré avec lequel ils peuvent collaborer avec la Défense nationale. Bien entendu, nous essayons d'identifier les besoins futurs et les missions futures de la Défense nationale dans la perspective d'une diminution, constatée tous les jours, de la menace traditionnelle.

Quant à la surveillance, à la page 7 de votre mémoire, vous dites que la gendarmerie compte sur le concept de fonctionnement multitâches afin d'assurer le transport maritime, et vous dites que ce concept fondé sur la coopération entre les organismes fonctionne bien. Vous dites ensuite que vous avez aussi besoin de véhicules de transport. Dans chacune de nos réunions, nous avons discuté de la diminution du nombre des Tracker par la Défense nationale. Cela rendra-t-il plus difficiles vos activités de surveillance?

Comm. Inkster: Tout ce qui diminue notre capacité de repérage des avions pourrait se répercuter d'une certaine façon sur la prestation de nos services. Le sous-commissaire Jensen vient de dire que, dans le cadre de notre répression du trafic des stupéfiants, nous utilisons l'Orion pour la surveillance, car il est mis à notre disposition en vertu de notre protocole d'entente actuel. Le problème n'est probablement pas seulement d'avoir un nombre suffisant d'appareils: il faut aussi pouvoir repérer des avions volant à une vitesse très réduite qui entrent au Canada, et c'est je crois le problème qui se pose avec l'équipement actuel.

M. Hicks: Comme l'on dit les représentants du ministère de l'Environnement, une grande partie de la surveillance qu'effectue la Défense nationale se produit de façon fortuite. Elle est toujours aux aguets lorsque quelque chose ne lui semble pas normal, et elle vous le signale, à moins que vous-même ou l'un de vos agents qui

[Texte]

request from you and perhaps one of your members with them. Do you feel you have sufficient fleet to perform the responsibilities you feel the RCMP should be performing? Would you like a larger fleet of aircraft? Would you like a larger fleet of boats and ships? Or would you rather see the Department of National Defence increase its inventory of ships, the 12 Canadian patrol frigates, for instance, and the H-101 helicopters coming on line in a few years, and work in conjunction with them?

Commr Inkster: My preference would be that we seek ways of better co-operation and better use of existing or additional resources the agencies you refer to might acquire. I think it would be counter-productive and unreasonably costly to invite us to duplicate what really exists in terms of ships available from the Armed Forces, Fisheries and Oceans, or the Coast Guard, or aircraft that are available from the Canadian military. My preference would be to have them examine their inventory to see if it is suitable to help, given that they might engage in this activity, and if not, any acquisition should then go to the military and they could provide eyes, ears, and platforms for us.

Mr. Hicks: But then you are still into an incidental type of surveillance, which I personally feel cannot do the job. I feel you should have the capability for greater, more precise surveillance when you want it to be put into place.

How many helicopters do you have now?

Commr Inkster: I think we have about eight helicopters at the moment.

You are perhaps correct in your reference to incidental tracking as they see something out of the ordinary. Given that they are going to add to their inventory of work by it being said, now you are going to be full time, look out for drug importers and so on, we can be helpful there by providing them with drug profiles—profiles of the kinds of ships that carry drugs, the kinds of countries they come from, the sorts of flags they fly, and so on—and they can be on the look-out for those. We can be helpful there.

The reason I am suggesting that is the route to go—that is, greater co-operation, better use of current or new resources, without adding to our inventory of ships or airplanes—is that it has worked so well. There is a lot more we can do, but the enthusiasm and the interest and the dedication on the part of Canada's Armed Forces, when we have asked for assistance, on the part of Fisheries and Oceans and the Coast Guard, has been overwhelming and heartwarming. There has been no hesitation whatsoever. So it is just a case of building on what I think is a good beginning.

[Traduction]

travaille avec elle ne lui ayez présenter une demande précise. Pensez-vous disposer d'une flotte suffisante pour vous acquitter des responsabilités qui devraient être, selon vous, celles de la GRC? Voudriez-vous avoir davantage d'avions ou de navires? voudriez-vous plutôt que le ministère de la Défense nationale augmente le nombre de ses navires, les 12 frégates de patrouille, par exemple, ainsi que les hélicoptères H-101 qui seront disponibles dans quelques années, afin de pouvoir les utiliser avec la Défense?

Comm. Inkster: Je préférerais que nous améliorions notre coopération et que nous utilisions mieux les ressources existantes ou supplémentaires que les organismes dont vous parlez pourraient acquérir. Nous inviter à avoir aussi ce qui existe déjà comme navires aux forces armées, à Pêche et Océans ou à la Garde côtière, ou à Disposer d'autres navires que ceux dont disposent déjà la Marine canadienne serait contraire au but recherché tout en étant déraisonnablement coûteux. Je préférerais que ces organismes examinent ce dont ils disposent pour déterminer si ce matériel convient pour nous prêter main forte dans cette activité. Autrement, ce devrait être aux militaires de faire les acquisitions nécessaires afin de nous prêter leurs yeux, leurs oreilles et leurs véhicules de transport.

M. Hicks: Mais vous en êtes encore à la surveillance accidentelle, qui ne me paraît pas suffisante. Je crois que vous devriez être en mesure d'effectuer une surveillance plus poussée et plus précise, si elle vous paraît s'imposer.

De combien d'hélicoptères disposez-vous maintenant?

Comm. Inkster: Environ huit pour le moment.

Vous avez peut-être raison en parlant du repérage accidentel lorsque quelque chose semble sortir de l'ordinaire. Étant donné que les activités vont être renforcées et qu'il faudra qu'elles se déroulent désormais à plein temps afin de rechercher ceux qui importent des drogues, nous pourrions jouer un rôle utile grâce à des profils sur les stupéfiants, sur les types de navires qui en transportent, les pays d'où ils proviennent, les pavillons qu'ils arborent, etc. afin que le repérage soit plus précis. Nous pouvons donc jouer un rôle utile à cet égard.

Cette solution me paraît la bonne—c'est-à-dire une plus grande coopération, une meilleure utilisation des ressources actuelles ou nouvelles, sans augmenter le nombre de navires ou d'avions—parce qu'elle a donné de très bons résultats. Nous pouvons faire beaucoup plus, mais l'enthousiasme et l'intérêt ainsi que le dévouement des Forces armées du Canada, lorsque nous leur avons demandé leur aide, ou des Pêches et Océans ainsi que de la Garde côtière, ont toujours été très grands et très réconfortants. Ils n'ont jamais manifesté la moindre hésitation. Il s'agit donc de renforcer ce qui constitue déjà un bon début.

[Text]

[Translation]

• 1715

Mr. Hicks: I appreciate that. It means a lot to us because we wish to write a report and make recommendations as to what the Department of National Defence should be doing. I made a comment in a previous meeting that, because the drug people are getting so sophisticated and you are trying to keep up with them all the time, I hoped I would not wake up one morning and discover that the drug dealers had a nuclear-propelled submarine.

Mr. Darling: Commissioner, you provide your marine services and you work with the Coast Guard. Is there any serious situation now with the strike that is still in effect?

Commr Inkster: I could not give you any precise evidence that would suggest that it has created a problem for us. But if, in the long term, those kinds of resources were not available to us, for whatever reason, including a strike, it would be harmful to our operations.

Mr. Darling: But you have not noticed or had any comments about the strike?

Commr Inkster: We have not had an occasion to ask for their assistance recently, and therefore the answer is no.

Mr. Darling: Which is the most vulnerable area of Canada, which is the easiest place to bring drugs in? It seems to me that the drug runners would be taking a chance if they were to come in by sea, since there are 5,000 miles of border. I suppose it is a lot more than that if you took the whole coastline of Canada, which is about 37,000 miles. But on the Prairies there is bush and I suppose a lot of places where they could sneak in, and you would not know anything about it. I am just wondering which are the most vulnerable areas. Is it the airports? I think they would be policed pretty closely.

Commr Inkster: I would think our airports are one of the safest places, because on arrival from another country you run the risk of being checked by either an immigration officer or a police officer. You must be checked through those systems and therefore you run the risk of being asked to open your suitcases or whatever. But once you get beyond those kinds of closed ports of entry, such as the airports, we are pretty vulnerable, whether it is the border that exists between Canada and the United States or our coastline.

I would think it is more difficult to land a large ship on Canada's east coast than on Canada's west coast. However, both have natural harbours and areas where they can do that with relative ease, provided they have a smaller ship to help them unload and so on. Given all of the things that you have described, we are pretty vulnerable in those areas, for those reasons.

Mr. Darling: Of course, the last big drug seizure was in New Brunswick. You would think they would want to be

M. Hicks: C'est très bien. C'est très important pour nous car nous souhaitons rédiger un rapport et présenter des recommandations sur ce que devrait faire le ministère de la Défense nationale. Lors d'une réunion précédente, j'ai dit que les trafiquants de stupéfiants utilisent maintenant des méthodes extrêmement sophistiquées et que nous essayons toujours de ne pas nous laisser distancer par eux, mais qu'il faut espérer ne pas se réveiller un matin pour découvrir qu'ils possèdent un sous-marin à propulsion nucléaire.

M. Darling: Monsieur le commissaire, vous avez vos propres services maritimes et vous travaillez avec la Garde côtière. La grève actuelle présente-t-elle des risques graves?

Comm. Inkster: Rien n'indique qu'elle nous ait créé un problème. Mais si à long terme nous ne pouvions pas disposer de ses ressources pour quelque raison que ce soit, y compris une grève, nos opérations pourraient être compromises.

M. Darling: Mais vous n'avez pas entendu d'observations au sujet de la grève?

Comm. Inkster: Récemment, nous n'avons pas eu l'occasion de demander l'aide de la Garde côtière, et je vous répondrai donc par la négative.

M. Darling: Quel endroit du Canada vous paraît le plus vulnérable, et où est-il le plus facile de faire entrer des drogues? Il me semble que les trafiquants courraient des risques s'ils arrivaient ici par bateau, étant donné que nous avons 5,000 milles de frontières. Il s'agirait même de 37,000 milles, si l'on considère la totalité des côtes du Canada. Mais il y a des buissons dans les Prairies et sans doute beaucoup d'endroits où ils pourraient se faufiler tout à fait à votre insu. Je voudrais savoir quels sont les endroits les plus vulnérables. Les aéroports? Je pense qu'ils sont surveillés de très près par la police.

Comm. Inkster: Nos aéroports sont, je crois, l'un des endroits les plus sûrs, car si vous venez d'un autre pays, vous courez le risque de faire l'objet de vérifications de la part d'un agent d'immigration ou de police. Toutes sortes de vérification sont prévues, et il est donc possible que l'on vous demande d'ouvrir vos valises, par exemple. Mais à part les aéroports, nous sommes extrêmement vulnérables, aussi bien sur la frontière qui nous sépare des États-Unis que sur nos côtes.

Je pense qu'il serait plus difficile d'ancrer un grand navire sur la côte est du Canada que sur sa côte ouest. Cependant, les deux possèdent des ports naturels et des baies où ils peuvent aborder sans trop de difficultés, pourvu qu'un navire plus petit les aide à décharger leur marchandise. Étant donné toutes les choses que vous avez décrites, nous sommes, pour ces raisons, très vulnérables dans tous ces endroits.

M. Darling: Naturellement, la dernière grande saisie de drogue s'est faite au Nouveau-Brunswick. On penserait

[Texte]

close to their market. But of course, as you have pointed out, the damn market can be in towns and villages, which is frightening. We always used to think that the bulk of the stuff went to Toronto, Montreal, and Vancouver.

Commr Inkster: The gentleman who was the commanding officer in New Brunswick at the time of that seizure is with us. Perhaps he could describe in general terms, without doing damage to any of our cases, exactly what happened. Approximately 90% of that which arrived was destined for the U.S. market, not for the Canadian market. Because of the availability of small landing strips and its rural nature, New Brunswick was seen as easy pickings.

• 1720

Assistant Commissioner Dennis Farrell (Royal Canadian Mounted Police): In this particular instance, the 500 kilos seized were part of an undercover operation. It was run with previous information—that is when we become more effective. Of the total, 450 kilos were going to the United States and 50 were going to Toronto.

The people importing it into Canada do not recognize the border between Canada and the United States. All they see is a market in North America. They will seize any opportunity to land drugs and the same organization may one day import them into Canada and the next day bring them into the United States. It just depends on where they see the opportunity.

Mr. Darling: What was the ballpark figure of that, Assistant Commissioner?

A/Commr Farrell: In terms of value of the shipment?

Mr. Darling: Yes.

A/Commr Farrell: The value of the shipment, if it had reached the consumer, would be around \$200 million.

Mr. Darling: Is it possible to sell some of these drugs to hospitals? Surely you do not burn everything you recover.

A/Commr Farrell: No, these drugs are illicitly manufactured and they are not—cocaine is not used today, except for a very narrow application. The drugs are useless. Yes, they are burned.

Mr. Darling: Commissioner, you have 16,000 peace officers and you police 191 municipalities. The service you give these municipalities is very excellent and let us not kid ourselves. It is a bargain, too, or they would not be taking it, and I think the same applies to the provinces. Is that not correct?

In other words, the two bigger provinces, Ontario and Quebec, have their own police forces, but is the federal

[Traduction]

que les trafiquants voudraient se rapprocher de leur marché. Mais naturellement, comme vous l'avez souligné, le fichu marché peut se trouver dans des villes ainsi que dans des villages, ce qui est effrayant. Nous avons toujours l'habitude de penser que le gros de la drogue allait à Toronto, Montréal et Vancouver.

Comm. Inkster: Le monsieur qui était commandant au Nouveau-Brunswick à l'époque de cette saisie est parmi nous. Il pourrait peut-être décrire exactement ce qui s'est passé, mais en termes généraux, afin de ne pas diminuer les chances de succès de nos enquêtes. Environ 90 p. 100 des quantités saisies étaient destinées au marché américain plutôt qu'au marché canadien. Les trafiquants ont accordé la préférence au Nouveau-Brunswick en raison de son caractère rural et de ses nombreuses petites pistes de fortune.

Le commissaire adjoint Dennis Farrell (Gendarmerie royale du Canada): Dans ce cas, la saisie de 500 kilos s'est effectuée dans le cadre d'une opération clandestine. Nous avons reçu des tuyaux qui nous ont permis de réagir. Quatre cent cinquante kilos étaient prévus pour le marché américain et cinquante pour Toronto.

Les trafiquants qui essaient d'introduire ces stupéfiants au Canada ne s'intéressent pas à la frontière canado-américaine mais uniquement au marché que représente l'Amérique du Nord. Ils saisissent donc toute occasion de faire entrer leurs drogues en Amérique du Nord, que ce soit au Canada ou aux États-Unis. Cela dépend simplement de l'occasion.

M. Darling: Quelle en serait la valeur approximative, monsieur le commissaire adjoint?

Comm. adj. Farrell: La valeur de la livraison?

M. Darling: Oui

Comm. adj. Farrell: Si le produit avait pu se vendre, il aurait pu rapporter dans les 200 millions de dollars.

M. Darling: Est-il possible de vendre certaines de ces drogues aux hôpitaux? Vous n'incinerez tout de même pas tout ce que vous saisissez.

Comm. adj. Farrell: Non, ce sont des drogues de fabrication illicite et on se sert très peu de la cocaïne aujourd'hui, sauf pour quelques applications très restreintes. C'est donc un produit sans valeur et il est effectivement incinéré.

M. Darling: Monsieur le commissaire, vous avez 16,000 agents et vous êtes chargé d'assurer la police de 191 municipalités. Il faut le reconnaître, vous offrez un excellent service. C'est une très bonne affaire aussi, autrement les municipalités ne s'en seraient pas prévalu, et je pense qu'il en est de même des provinces, n'est-ce pas?

Autrement dit, les deux grandes provinces, l'Ontario et le Québec, ont leur propre police provinciale mais les

[Text]

government not providing special bargains for the other eight provinces and two territories?

Commr Inkster: I am not sure that is a debate I should engage in. I think we are a good bargain at any price.

The Chairman: That is a very fine answer.

M. Marc Ferland (député de Portneuf): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je voudrais continuer un peu dans la même veine que M. Darling. Vous avez dit plutôt qu'environ 1000 agents se préoccupaient plus particulièrement du dossier sur la drogue sur un total de 16,000 agents. Quelle proportion d'agents n'ont pas à être impliqués par le travail effectué par la Sûreté du Québec, l'OPP en Ontario ou encore par la police municipale? Quel nombre d'agents est disponible pour effectuer le travail à l'échelle nationale?

Commr Inkster: Une des raisons expliquant le système de contrats avec les municipalités et les provinces et où le gouvernement fédéral est responsable pour au moins une portion du coût de notre service, c'est que nos membres portent au moins deux chapeaux; un chapeau provincial s'ils travaillent dans le domaine des provinces, ou municipal s'ils travaillent dans les municipalités ou au gouvernement fédéral. Chaque membre est donc responsable pour toute saisie de stupéfiants si un problème est identifié dans la municipalité ou dans la province.

M. Ferland: D'accord.

Commr Inkster: Ce qui diffère un peu c'est le fait que dans les municipalités, si des stupéfiants sont vendus au coin de la rue, c'est une responsabilité municipale mais nos membres s'occupent du problème. C'est exactement la même chose au palier provincial. Mais l'approche est différente quant à nos responsabilités fédérales. On s'efforce de remonter dans le système et de le désorganiser dans son ensemble. C'est une approche différente à chaque palier.

• 1725

M. Ferland: D'accord. En juin 1989, un comité sénatorial spécial a produit un rapport sur le terrorisme et plus particulièrement le narco-terrorisme. Vous avez découvert et même arrêté à la suite de certaines enquêtes des Colombiens débarqués au Canada et portant des armes non permises au pays. Étiez-vous en étroite collaboration avec vos autres intervenants, c'est-à-dire la garde côtière, l'armée canadienne? L'opération a-t-elle été effectuée par la GRC seule? Certains renseignements ont-ils été obtenus grâce à des ententes signées avec presque tous les ministères?

Commr Inkster: L'enquête dont vous parlé a commencé avec l'information reçue en provenance de la police d'Edmunston, au Nouveau-Brunswick. Quant à la suite, je ne peux rien dire car cette cause est encore devant le tribunal.

M. Ferland: D'accord, je comprends.

[Translation]

huit autres provinces et les deux territoires font une très bonne affaire avec le gouvernement fédéral, n'est-ce pas?

Commr Inkster: Je ne suis pas sûr qu'il m'appartienne de donner une opinion. Je pense que c'est une bonne affaire, quel que soit le prix.

Le président: C'est une très bonne réponse.

Mr. Marc Ferland (Portneuf): Thank you, Mr. Chairman.

I would like to continue along the same lines as Mr. Darling. You mentioned that you have about 1000 officers involved in drug enforcement out of a total of 16,000. How much of this work is done by the Quebec Provincial Police, the OPP in Ontario or municipal police forces? How many are there available at the national level to do this kind of work?

Commr Inkster: One of the reasons explaining the contract system with municipalities and the provinces and in situations where the federal government is responsible for at least a portion of the cost of our services is the fact that our members wear at least two hats as either provincial or municipal police officers. A provincial list if they have a provincial responsibility and a municipal list if they have a municipal or federal responsibility. A member will therefore make a drug seizure if a problem is identified in a particular municipality or province.

Mr. Ferland: I see.

Commr Inkster: If drug dealers are making street sales it is a municipal responsibility but our members look after it. The same holds true for the provinces. At the federal level we take a different approach and try to trace the system back to its source and dismantle it. We have an approach for each level.

Mr. Ferland: I see. In June 1989, a Senate committee published a report on terrorism, particularly narco-terrorism. As a result of certain investigations there was the discovery and arrest of a number of Columbians with prohibited weapons. Was this an operation carried out in close cooperation with other participants such as the Coast Guard and the army? Or was it carried out by the RCMP alone? Did you obtain any information through the agreements signed with almost all of the departments?

Commr Inkster: The investigation you are referring to was started following information received from the Edmunston police in New Brunswick. I cannot say anymore about it because the case is still before the courts.

Mr. Ferland: Yes, I understand.

[Texte]

Comm. Inkster: Vous avez mentionné le narco-terrorisme. Les terroristes vendront ce qu'ils peuvent car ils ont besoin d'argent pour leurs activités. Il va sans dire que nous en retrouverons quelques-uns qui sont impliqués dans le domaine des stupéfiants.

À titre d'exemple, aujourd'hui nous avons reçu l'information que le bureau d'Interpol avait fait l'objet d'un attentat à la bombe, et que cinquante personnes étaient blessées, et une trentaine tuées. C'est là une activité terroriste. Personne n'aime que toutes les activités fassent partie du domaine des stupéfiants.

M. Ferland: D'accord. Commissaire, je suis sidéré de voir le nombre d'ententes et de protocoles que vous avez avec une foule de ministères. Pourriez-vous quantifier le temps du personnel utilisé par la GRC pour gérer ces protocoles et procéder aux négociations avec les différents ministères avec lesquels vous devez coopérer?

Comm. Inkster: C'est très difficile à dire. Ce système de protocoles d'entente avec d'autres ministères est très important parce que tous les aspects d'un problème sont réglés immédiatement. Chacun connaît ses responsabilités au sein des activités mutuelles. Nous considérons le système très important et efficace. Quant à la mise à jour du système, un groupe de la Direction générale est responsable de toutes les ententes avec les autres ministères. Présentement ceci ne cause aucun problème pour nous. À titre de sous-ministre ou de personne responsable pour la GRC, je rencontre annuellement mon homologue des autres ministères afin de déterminer s'il y a un problème avec l'entente. S'il n'y en a pas, nous continuons; au contraire, nous modifions le système.

M. Ferland: Cela risque-t-il de ralentir quelque peu une action importante à accomplir? Par exemple, vous recevez un tuyau sur une arrivée potentielle de narcotiques. Vous avez besoin d'un navire, d'un avion ou d'un hélicoptère très rapidement pour l'intercepter. Vous me dites que vous en avez huit. S'ils sont répartis sur l'ensemble du territoire canadien, le type a le temps de passer cinq ou six fois, aller-retour, avant que vous puissiez le rejoindre! Pouvez-vous utiliser dans une telle situation les hélicoptères de l'armée canadienne? Quel est le délai? Le temps de réponse entre votre service et les militaires ou la garde côtière est-il rapide? Y a-t-il des délais qui peuvent entraver dans une certaine mesure la conclusion d'une enquête ou une arrestation importante?

• 1730

Comm. Inkster: Normalement, nous recevons à l'avance le renseignement criminel qui indique que nous allons recevoir une expédition de stupéfiants dans deux, trois ou quatre semaines, par exemple. Par conséquent, la plupart du temps, nous n'avons aucune difficulté à obtenir l'aide des Forces armées ou d'autres personnes. Naturellement, de temps en temps, nous avons une surprise. C'est exactement ce qui est arrivé dernièrement à Sorel. Nous n'avions aucune idée que les stupéfiants arriveraient. Des choses imprévues arrivent de temps à

[Traduction]

Commr Inkster: You mentioned narco-terrorism. Terrorists will sell whatever they can to fund their activities. So we do of course find some of them involved in drug trafficking.

For example, today we received information about the Interpol office being bombed with 50 people wounded and about 30 killed. It is another instance of terrorism and all these activities are tied up with drug trafficking.

Mr. Ferland: Yes. I am amazed, Commissioner, to see how many agreements and memoranda of understanding you have with all sorts of departments. Are you able to put a figure on the amount of time devoted by the RCMP to managing these memoranda and negotiating them with the various departments you cooperate with?

Commr Inkster: It would be very hard to do. The system of memoranda of understanding with other departments is very important since all aspects of a problem can be dealt with immediately. Everyone is aware of his responsibilities under the arrangement. We consider it to be a very important and efficient system. When it comes to updating the system, there is a group in the Directorate responsible for all agreements with the departments. We do not have any problem with it at the present time. As Deputy Minister or the person responsible for the RCMP, I have an annual meeting with my counterparts in the other departments to determine whether there are any difficulties relating to the agreement. If the system is satisfactory, we continue and if not, we make the necessary adjustments.

Mr. Ferland: Does such a procedure risk slowing down any of your important operations? For example you may receive a tip about the arrival of narcotics and need to get hold of a ship, a plane or a helicopter without delay in order to make an interception. You told me that you have eight of them. If they are scattered throughout Canada, the smuggler may have time to make five or six deliveries before you catch up with him! Are army helicopters available in such a situation? How much time does it take? Do the military or the Coast Guard respond quickly when you call upon them? Do time constraint constitute an obstacle to concluding an investigation or an important arrest?

Commr Inkster: Normally we receive advanced information about a drug shipment expected in two, three or four weeks, for example. So generally there is no difficulty in obtaining the assistance of the Armed Forces or others. Of course we do have surprises from time to time. That is exactly what happened recently in Sorel. We had no idea that drugs would be arriving. Occasionally there are unforeseen occurrences but normally we do have notice and are able to make the necessary arrangements for assistance. If something were to take

[Text]

autre, mais normalement, nous avons un avis et nous pouvons tout mettre en place pour obtenir de l'aide. Si quelque chose arrivait demain, par exemple, il nous suffirait de faire un appel téléphonique pour recevoir de l'aide.

The Chairman: Commissioner, when the committee met in Halifax, we were out at the port and observed a very large dock filled with containers. I understand what we call container shipments that come to Canada are one of the most significant ways produce of any kind will enter into our country.

Now, I recall back in my university days when the first hijacking occurred and the great debate—I was in the United States at the time—dealing with the notion of these systems for metal detection on people. Is any research being done to find out whether or not there is anything unique and characteristically different about a drug that would allow one, in a systematic way, to determine...? What we were told about the container ports is that there is just no hope of being able to inspect all those containers. Is any work being done—not necessarily in Canada, but anywhere—to try to find methods of detection that can be done in a sophisticated and verifiable way to give an indication as to what might be in these thousands of containers that are at portside?

Commr Inkster: Mr. Chairman, with your permission I will ask Assistant Commissioner Coutu to answer, but you certainly have touched upon a problem of enormous proportions. I had the pleasure not long ago of visiting the port of Hamburg, and the reason they asked me to take a tour of the port is that we had requested them to find one container in one port. After I had seen the size of that port, I realized the enormity of the difficulty. But perhaps Assistant Commissioner Coutu could add further details.

A/Commr Coutu: That is indeed a huge problem, given the number of containers that find their way around the world today through different transit points and so on. It is, of course, difficult to know what is in them because we do not even know where they are while in transit. It is very difficult to know at what point they are on a certain day.

To know what is inside the containers and to specifically answer your question, yes, indeed, a great deal of research is being done on equipment designed to detect narcotics of different types, whether they are concealed in containers or in other pieces of equipment, containers of any type. Some of that equipment is available now on the market. It is being used by different agencies. Canada Customs has some of it. To date it is, as I understand, somewhat expensive, a bit bulky, and the complexity of using it is costly, first of all. The results then are somewhat good; however, they can be improved considerably.

• 1735

The problem is simply the amount of the goods being shipped from one country to the other. A better way, we

[Translation]

place tomorrow, for example, we would be able to get help by making a telephone call.

Le président: Monsieur le commissaire, lorsque le comité s'est réuni à Halifax, nous avons visité le port où nous avons vu un très vaste dock rempli de conteneurs. Je crois savoir que la plupart des marchandises importées au Canada arrivent dans des conteneurs.

Je me rappelle du premier détournement d'avion lorsque j'étais à l'université—je me trouvais aux États-Unis à l'époque—et tout le débat concernant l'introduction de détecteurs de métal. Fait-on des recherches pour déterminer s'il serait possible de détecter des stupéfiants par des méthodes semblables...? On nous dit qu'il est absolument impossible d'inspecter tous ces conteneurs dans les ports. Êtes-vous au courant de travaux en cours, pas forcément au Canada, sur des méthodes perfectionnées de détection pour déterminer ce qui se trouve dans ces milliers de conteneurs?

Comm. Inkster: Monsieur le président, si vous le permettez, je vais demander au commissaire adjoint Coutu de vous répondre. J'ai eu le plaisir récemment de visiter le port de Hambourg, où nous avions demandé aux autorités de localiser un conteneur. Après avoir vu l'étendue de ce port, je me suis rendu compte de l'énormité de la difficulté. Le commissaire adjoint Coutu aurait peut-être d'autres précisions à donner.

Comm. adj. Coutu: C'est effectivement un problème d'envergure étant donné le nombre de conteneurs qui transitent dans les différents ports du monde. Évidemment, il est difficile de savoir ce qu'ils contiennent parce que nous ne pouvons même pas les localiser pendant qu'ils sont en transit. Il est très difficile de savoir où ils se trouvent exactement tel ou tel jour.

Quant à la réponse à votre question précise, il se fait beaucoup de recherche sur des appareils permettant de détecter des stupéfiants de différentes sortes, qu'ils soient cachés dans des conteneurs ou d'autres objets. Certains de ces appareils sont actuellement en vente et sont utilisés par différents organismes, y compris les douanes canadiennes. Apparemment, il s'agit d'un matériel relativement cher, assez volumineux et complexe. Il donne d'assez bons résultats mais il y a encore beaucoup de possibilités d'amélioration.

Le problème, c'est simplement la quantité de marchandises expédiées d'un pays à l'autre. D'après notre

[Texte]

find, to detect what is in the containers is through intelligence investigation and exchange of information among law enforcement agencies around the world. It is a lot easier to identify a potential container than to go at random and search them all. There are too many to search them all. That is not a practical approach.

The Chairman: To what, if any, extent is there an interdiction of drugs through Canada's northern communities, northern ports or northern waters? Is most of the introduction or all of the introduction of drugs through what we would consider the populated part of Canada?

A/Commr Coutu: It would be a problem to do it from the north, which is of course a more complicated, more costly problem than it is from the south. For that reason we have no indication that this is being done, although we do have clear indications, evidence, that it is being done from the south with respect to cocaine, specifically, because it is produced in South America and it is coming by the most direct route, which is the cheapest way to do it, if of course it is safe, and we find that is the case. From the north it is not a big problem. It is not a problem that we are aware exists to any degree right now.

The Chairman: It is not entering the port of Hudson Bay or anything like that, to your knowledge.

A/Commr Coutu: No, it is not, to my knowledge.

The Chairman: Members of the committee, we are in this embarrassing situation. We have very fine witnesses before us today, and we also have a witness whom we have not even really introduced yet or asked to speak to us, and we have only about ten minutes before the bells ring. I would like to offer our apologies to Mr. Ian Glen. I think it is only appropriate that we recognize you and welcome you to our committee. You may want to make a brief statement, and then we will take a moment or two for questions and perhaps that is good enough.

Mr. D. Ian Glen (Assistant Deputy Solicitor General, Police and Security, Solicitor General Canada): Mr. Chairman, there was no need for an apology. I was quite comfortable to have all the questions put to Commissioner Inkster.

I did have an opening statement, and with your indulgence I will provide it later to the clerk in order to save time. I spoke to your clerk earlier, anticipating there would be a time problem.

Essentially the statement, although it is fairly brief, was to inform the committee in very general terms of the responsibilities that the Solicitor General carries and, on his behalf, people who work with me in the ministry secretariat dealing with matters that would touch on your maritime sovereignty concerns, most of them already addressed quite well in your questions to the commissioner. These include involvement in carrying responsibility within the government for the law enforcement aspects of the national drug strategy; lead

[Traduction]

expérience, les enquêtes policières et l'échange d'informations à l'échelle nationale sont une meilleure façon de se renseigner sur ces conteneurs. Il est beaucoup plus facile d'identifier un conteneur suspect que de faire des inspections au hasard. Ils sont beaucoup trop nombreux pour qu'on puisse les examiner tous. Ce ne serait pas réaliste.

Le président: Dans quelle mesure cherche-t-on à introduire des drogues au Canada par le Grand Nord? Est-ce que la plupart des drogues, ou toutes les drogues introduites au Canada arrivent plutôt dans les régions peuplées?

Comm. adj. Coutu: Ce serait plus difficile d'introduire des stupéfiants par le Grand Nord, ce serait plus compliqué et plus coûteux que de le faire dans le Sud. Nous n'avons pas de raisons de soupçonner cette pratique mais nous savons évidemment que la cocaïne arrive du Sud, notamment parce qu'elle est produite en Amérique du Sud et arrive par le chemin le plus direct et le moins cher. À notre connaissance, on n'essaie pas de faire venir de la drogue par le Nord à l'heure actuelle.

Le président: Donc, à votre connaissance, il n'y a pas de drogue qui arrive par la baie d'Hudson ou ailleurs.

Comm. adj. Coutu: Non.

Le président: Mesdames et messieurs, nous sommes dans une situation embarrassante. Nous avons déjà entendu de très bons témoins et il en reste un autre qui n'a pas encore eu l'occasion de nous parler. Malheureusement, nous n'avons que 10 minutes avant la sonnerie pour le vote. Je voudrais m'excuser auprès de M. Ian Glen. Je pense que c'est le moment de vous donner la parole et de vous souhaiter la bienvenue. Vous voudrez peut-être faire une brève déclaration et nous devons sans doute nous contenter de quelques questions.

M. D. Ian Glen (Sous-solliciteur général adjoint, Direction de la police et de la sécurité, Solliciteur général du Canada): Monsieur le président, il n'était pas nécessaire de présenter des excuses. J'étais tout à fait prêt à laisser le commissaire Inkster répondre à toutes vos questions.

J'ai ici le texte d'une déclaration préliminaire et, avec votre permission, je vais le donner à la greffière pour prendre moins de temps. J'ai déjà parlé à la greffière en prévision du manque de temps.

C'est un exposé assez court qui informe le comité de façon générale des responsabilités du Solliciteur général et des personnes qui travaillent avec moi au secrétariat du ministère sur des questions se rapportant à vos préoccupations en matière de souveraineté maritime. On en a déjà beaucoup parlé dans les questions posées au commissaire. Ces responsabilités comprennent notamment l'application de la loi dans le contexte de la stratégie nationale de lutte contre les drogues, des mesures de contre-terrorisme, y compris des interventions

[Text]

responsibility resting with the Solicitor General for counter-terrorism, incident management, co-ordination of government initiatives; and a third item that has not been raised yet today, in specific terms, but I think in general terms has been addressed in part by Commissioner Inkster, and it is reference to the need to be certain we are not simply in the law enforcement or law enforcement-related organizations of government attempting to duplicate each other. An initiative has been under way since about 1984 that is referred to by the acronym FLEUR, which stands for "federal law enforcement under review." That initiative gathers interested departments, working through secondees to my organization, to really examine how the various organizations carry out the responsibilities identified on the chart the commissioner brought to your attention, in order to ensure that law enforcement is carried out in an effective way and in a way that is cost effective for the government.

• 1740

I have a document, which I will give to the clerk, that is an internal newspaper or magazine and is a product of this group, directed to the law enforcement community in the federal government. It will give you a sense of some of the things they are doing on training and on rationalization of what powers are needed by what organizations. There is a brief reference in the statement to that, but beyond that we will simply be prepared to field questions.

The Chairman: A broad question that I might put could go to Mr. Glen or to any of our witnesses: For the kind of support you would require from our forces from time to time, are they well-enough equipped and well-enough trained? Should they have equipment in order to serve you better that they do not have at the present time? Can you comment on how you evaluate the forces' capacity. You have expressed your appreciation of their willingness to be helpful.

Mr. Glen: I would like to start off by reinforcing in a general way the points indicated by the commissioner in his answers. The impression I have been left with in dealing with National Defence during the period I have been engaged in my present responsibilities is that they are not only extremely co-operative, but they are also very keen to co-operate. They really go out of their way to ensure that where there is a need and they can in some way help, they will do so. That is not only in the field of drug interdiction, but in the work we are doing in counter-terrorism initiatives.

In terms of their equipment capacities and of the support aspect it is recognized in the work that we are now doing, such as with respect to the engagement of NORAD support from the United States, with the Canadian forces joining in—they are really trying to come to grips with how military-oriented equipment can hit a totally different type of aviation traffic.

I would like to say that we completely know the problem, but we are even at a stage in discussing with the

[Translation]

ponctuelles et la coordination des initiatives gouvernementales, et une troisième question qui n'a pas encore été mentionnée, c'est-à-dire la nécessité d'éviter la répétition ou la reproduction du même travail dans les différents services du gouvernement chargés de faire respecter la loi. Depuis 1984, on fait une révision des responsabilités fédérales en matière d'application de la loi. C'est une initiative qui regroupe les différents ministères concernés pour examiner comment sont exécutées les diverses responsabilités énumérées par le commissaire en tenant compte de l'efficacité et de l'optimisation des ressources.

J'ai ici le bulletin préparé par ce groupe pour les fonctionnaires fédéraux ayant une responsabilité dans ce domaine. Je vais en donner un exemplaire à la greffière. Il vous donne un aperçu de ce que nous faisons en matière de formation et de rationalisation. Vous trouverez quelques détails à ce sujet dans la déclaration. Ceci dit, je suis maintenant disposé à répondre à vos questions.

Le président: J'ai une question générale pour M. Glen ou d'autres: nos forces sont-elles suffisamment bien équipées et formées pour vous soutenir en cas de besoin? Ont-elles besoin d'un meilleur matériel? Quelle est votre évaluation des capacités de nos forces? Vous avez dit que vous étiez très satisfait de leur volonté de vous aider.

M. Glen: De façon générale je voudrais confirmer les propos du commissaire. Depuis que j'occupe mon poste actuel, j'ai constaté un grand désir de collaboration de la part du ministère de la Défense nationale. Ils font tout ce qu'ils peuvent pour nous aider lorsque le besoin se fait sentir, qu'il s'agisse de répression du trafic des stupéfiants ou de contreterrorisme.

Quant à l'adéquation de leur matériel pour ce genre de travail, et nous avons reçu l'assurance de l'appui du NORAD tant au Canada qu'aux États-Unis, on essaie de déterminer comment l'équipement à vocation militaire pourrait servir dans le cas d'une circulation aérienne tout à fait différente.

Nous sommes parfaitement conscients du problème, mais nous essayons de mieux le définir avec les militaires,

[Texte]

military of trying to sort out how well we can define the problem, then we will look at what is really needed. One of the key aspects has been mentioned earlier, which is the speed of their aircraft available through NORAD, compared to the type of aviation traffic coming along. That is being studied. But their commitment to looking at the problem and trying to help us in assessing needs on air support are really quite strong.

Monitoring of air traffic—radar surveillance and so on—is another area we are looking at with them. Without wanting to despair, it is again quite complex. The military is working well to help us determine the right approach.

Mr. Blackburn: I am not at all pleased with some of the answers we are getting here. We are told that at least 75% of all the illicit drugs coming into this country are getting through. The figure is probably higher in the United States.

The U.S. government spends roughly \$1 billion a day on defence in arming against what used to be a very real enemy to them and to us, but which is now diminishing in terms of security importance, at least for the time being and, we hope, permanently. They are and have been spending \$1 billion a day because there is or has been for the last 40 years a resolution in the United States to combat communism. Therefore, there was a political will in the Congress and indeed in this country to spend a lot of money or as much as we can on defence against a political and military enemy. I think we have confronting our country today probably a worse enemy. It is an insidious one that could destroy the fabric of our nation and destroy the fabric of the United States.

• 1745

Now I put it to you as law enforcement officers, if 75% of all the murderers in this country got away without being arrested, you guys would not have your jobs very long. I am not blaming you. I am blaming us as politicians and as governments, and not just the Conservatives or the Liberals, but all of us. We are just not prepared to spend the time and the money to lick this job. That is the problem.

You say you do not need more equipment and yet you also tell me that we cannot electronically seal our borders. We can electronically seal our borders against incoming aircraft from the Soviet Union. Every time a Bear H comes over the north, we know it is there. We send up airplanes. What is a CF-18 worth? Each of them is worth \$35 or \$40 million. We can send up a \$40 million asset to intercept that plane and have a look at it and come back and land, just to let the other guy—the Russian pilot—know that we are there and on the job.

Are we prepared as government to spend \$40 million on one asset to go out there and find drugs? I do not

[Traduction]

et ensuite nous aurons une meilleure idée de ce qu'il nous faut. Pour ce qui est du NORAD, il y a la question de la vitesse des avions pour lesquels ce système a été conçu. On est en train de l'étudier. Mais ils ont pris envers nous de fermes engagements en matière de soutien aérien.

Nous examinons aussi avec eux l'utilisation de radars et d'autres moyens de surveillance du trafic aérien. Je ne veux pas être pessimiste mais c'est un domaine fort complexe. L'armée collabore bien avec nous afin de trouver la bonne méthode.

M. Blackburn: Je ne suis pas du tout satisfait de certaines des réponses que nous recevons. On nous dit qu'au moins 75 p. 100 de toutes les drogues illégales introduites au Canada ne sont pas saisies. La proportion est probablement plus élevée aux États-Unis.

Le gouvernement américain consacre environ 1 milliard de dollars chaque jour pour se défendre contre un ennemi qu'il estimait jusqu'ici très réel, comme nous, même si—pour l'instant du moins et, espérons-le, de façon définitive—il représente une menace moins importante pour la sécurité. Il dépense 1 milliard de dollars chaque jour parce que, depuis 40 ans, les États-Unis sont résolus à combattre le communisme. Par conséquent, il y avait la volonté politique au Congrès et dans le pays d'ailleurs, de consacrer beaucoup d'argent ou autant que possible à la défense contre un ennemi politique et militaire. Je crois que l'ennemi qui confronte aujourd'hui notre pays est probablement pire. C'est un ennemi insidieux capable de détruire le tissu de notre nation et de détruire le tissu des États-Unis.

Je vous pose la question en tant que policier. Si 75 p. 100 de tous les assassins de ce pays n'étaient pas arrêtés, vous ne garderiez pas longtemps votre travail. Je ne vous blâme pas. Je vous blâme en tant que politiciens et que gouvernement, et non pas simplement les Conservateurs ou les Libéraux, mais nous tous. Nous ne sommes tout simplement pas disposés à consacrer le temps et l'argent nécessaires pour ce travail. C'est le problème.

Vous dites ne pas avoir besoin de plus de matériel et pourtant vous me dites également que nous ne pouvons pas bloquer électroniquement nos frontières. Nous pouvons bloquer électroniquement nos frontières contre les avions de l'Union soviétique. Chaque fois qu'un Bear H survole le Nord, nous savons qu'il est là. Nous envoyons des avions. Que coûte un CF-18? 35 ou 40 millions de dollars. Nous pouvons envoyer un appareil de 40 millions de dollars pour intercepter cet avion, jeter un coup d'oeil sur lui puis revenir à la base, simplement pour faire savoir à l'autre—le pilote russe—que nous sommes là et que nous faisons notre travail.

Sommes-nous prêts en tant que gouvernement à consacrer 40 millions de dollars à un seul appareil pour

[Text]

think so. I am absolutely surprised at some of the answers we are getting here today. I am not saying that you are not forthcoming, but when 75% of the drugs are getting through into this country—and it could be a lot higher; it could be 95%—and you say you do not need more assets or more personnel, what the hell do you need to get 100% or 90%?

I know we have to do something about social attitudes and education and the young and all the rest of it. But damm it all, we have to do more in the way of police work and the government has to be far more open to your suggestions. Are you giving them suggestions? Are you telling the ministers of the Crown that you need more in order to fight this war? It is a war?

Commr Inkster: I hope that the tone of the question did not suggest for a moment a lack of interest or enthusiasm on the part of my organization nor of any police force in Canada in terms of combating the problem. We are not by nature inclined to be alarmists about the kinds of problems, nor have I in my remarks intended to downplay the importance of finding a solution. I just happen to know that the solution lies not in more law enforcement, but in social change. This is what we need to engage in.

We did refer, however, to the problem that is being encountered in terms of tracking incoming aircraft by virtue of the current aircraft available to Canada's Armed Forces and thereby suggesting that if they are going to become more involved in this program in solving the problem, then they need different kinds of aircraft. It is better to ask them what kinds of aircraft they need, not me.

I also suggested in my remarks, unless I have been misunderstood, that my suspicion was that with the exception of underwater traffic you could seal off Canada's borders. I suspect they can. I am not totally conversant with their capacity, but I was introduced to it in a limited way a couple of years ago and I think there is a tremendous capacity there. It is a case of energizing that capacity to assist in law enforcement, and I referred to that in my remarks: more information, more intelligence sharing, more profiling of drug importers so that we get the information and can deal with it.

I think there is a need, as we stated as well, for low-level radar capacity. The kinds of aircraft we are talking about are Piper Cubs, not jets. We are not talking about the Soviet Bear H aircraft. We are talking about very small aircraft that will carry a load of 500 kilograms on which they can make enormous amounts of money. You must counter that kind of a problem with appropriate equipment. I refer to the aircraft and the radar.

We are as much committed and as enthusiastic in getting on with the problem as we can. I hope my

[Translation]

intercepter de la drogue? Je ne le crois pas. Je suis totalement surpris par certaines des réponses qu'on nous donne aujourd'hui. Je ne dis pas que vous ne répondez pas à nos questions, mais lorsque 75 p. 100 de la drogue arrive à entrer dans notre pays—et il est possible que cela soit encore plus, peut-être 95 p. 100—et que vous dites ne pas avoir besoin de plus de ressources ou de personnel, que vous faut-il pour arriver à 100 p. 100 ou 90 p. 100?

Je sais qu'il nous faut changer les attitudes sociales, que c'est une question d'éducation des parents et des enfants, etc. Mais grand Dieu, il nous faut faire plus au niveau de la police et il faut que le gouvernement soit plus ouvert à vos suggestions. Lui faites-vous des suggestions? Dites-vous aux ministres de la Couronne qu'il vous faut plus pour mener cette guerre? C'est une guerre?

Comm. Inkster: J'espère que le ton de cette question ne suggérerait pas un instant un manque d'intérêt ou d'enthousiasme de la part de mon organisation ou de toute autre force policière au Canada pour lutter contre ce problème. Par nature, nous ne sommes pas enclins à l'alarmisme sur ce genre de problème, pas plus que dans mes remarques je n'ai essayé de minimiser l'importance de trouver une solution. Il se trouve simplement que je sais que la solution se situe plus au niveau des changements sociaux qu'à celui de la répression. C'est dans ce sens qu'il nous faut agir.

Cependant, nous avons parlé de la difficulté que nous avons à détecter des avions entrant dans notre espace par la simple faute du matériel actuellement à la disposition des Forces armées canadiennes et nous avons suggéré en conséquence que si leur participation à la solution de ce problème devient plus active, il leur faudra alors des appareils de type différent. Il est préférable de leur demander quel est le type d'appareil dont ils auraient besoin plutôt qu'à moi.

J'ai également suggéré dans mes remarques, à moins d'avoir été mal compris, qu'à l'exception du trafic sous-marin, je pensais qu'on pouvait bloquer les frontières canadiennes. Je crois qu'ils le peuvent. Je ne connais pas toute l'étendue de leurs moyens, mais il y a quelques années j'ai pu admirer une partie de ces moyens et je sais qu'ils sont extraordinaires. Il s'agit d'activer ces moyens pour aider à la répression, et c'est ce dont j'ai parlé dans mes remarques: un partage accru des renseignements, des descriptions détaillées d'importateurs types de drogues afin que ces renseignements nous soient communiqués et que nous puissions agir rapidement.

Je crois à la nécessité, comme nous l'avons également dit, d'un réseau de radars pour les vols à basse altitude. Les avions en question sont des Piper Cub, et non pas des avions à réaction. Il ne s'agit pas de bombardiers soviétiques Bear H. Ce sont de tout petits appareils qui transportent des cargaisons de 500 kilos qui peuvent rapporter des sommes énormes. Pour contrer ce genre de problème, il faut du matériel approprié. J'ai donc parlé d'appareils et de radars.

Notre enthousiasme et notre engagement pour régler ce problème ne se démentent pas. J'espère que mes

[Texte]

remarks were made in a sense that suggested there is more that can be done in the areas I have referred to.

• 1750

The Chairman: When a ship is coming to port, does it have a plan filed in the same way as an aircraft must file a flight plan; you know what dock it is going to when it enters Canadian waters? Do you know where it is going?

Commr Inkster: Yes, it is supposed to let you know where it is going and where it docks. It is also supposed to let you know what sort of route it is going to take. But they do not always obey the rules. They also happen to park offshore and off-load onto other smaller ships, and they do not come to shore with the contraband cargo at all. So it is a very complex and complicated world we deal with in terms of drug trafficking.

The Chairman: Obviously we have an issue before us that is interesting and difficult and will require extensive examination. I want to thank the witnesses for being here today.

We had talked about you coming back another time. You should not take that as a given. We have had a good exchange, which we have appreciated, but the committee will discuss the requirement as we meet with other witnesses and we will certainly send that signal to you, with appropriate time, along with some briefing notes by us, if we believe we would like to explore further.

I want to express my appreciation on behalf of the committee to all of our witnesses today and to thank them and wish them well in their work.

This meeting is adjourned.

[Traduction]

remarques ont été comprises comme suggérant qu'on pouvait faire plus dans les domaines dont j'ai parlé.

Le président: Lorsqu'un bateau entre dans un port, est-ce qu'il a déposé un plan de navigation tout comme les avions doivent déposer un plan de vol; vous connaissez sa destination quand il entre dans les eaux canadiennes? Savez-vous où il va?

Comm. Inkster: Oui, il est censé faire savoir où il va et où il s'amarrera. Il est également censé vous faire savoir quel itinéraire il va suivre. Mais il ne respecte pas toujours les règles. Il leur arrive aussi de mouiller au large et de décharger leur cargaison sur de plus petits bateaux, et quand ils arrivent à quai la cargaison de contrebande a disparu. Le monde du trafic de la drogue est un monde extrêmement complexe.

Le président: Il est évident que cette question dont nous sommes saisis est intéressante et difficile et qu'elle nécessitera un long examen. Je tiens à remercier nos témoins d'aujourd'hui.

Nous avons parlé d'une deuxième comparution. Ne le prenez pas pour acquis. Le dialogue a été bon, nous vous en remercions, mais notre comité en discutera la nécessité lorsque nous entendrons d'autres témoins et nous vous préviendrons en temps opportun avec des notes explicatives si nous croyons devoir reprendre le dialogue.

Je tiens à exprimer ma gratitude au nom du comité à tous nos témoins d'aujourd'hui, à les remercier et à leur souhaiter beaucoup de succès dans leur travail.

La séance est levée.

APPENDIX "NAVA-3"

NOTES FOR THE

SPEECH OF

NORMAN D. INKSTER, COMMISSIONER

ROYAL CANADIAN MOUNTED POLICE

TO THE

STANDING COMMITTEE

ON

DEFENCE AND VETERANS AFFAIRS

DECEMBER 6, 1989

INTRODUCTION

MR. CHAIRMAN, HONORABLE MEMBERS, I AM PLEASED TO HAVE THIS OPPORTUNITY TO APPEAR BEFORE YOU TODAY TO DISCUSS THE RCMP'S ENFORCEMENT MANDATE AND RESPONSIBILITIES IN CANADA'S OFFSHORE AND OUR CONTRIBUTION TO ASSERTING CANADA'S SOVEREIGNTY IN THE NORTH. PRIOR TO COMMENCING MY BRIEF OPENING REMARKS I WISH TO ASSURE YOU MR. CHAIRMAN OF THE FULL SUPPORT AND COOPERATION OF THE RCMP IN YOUR TASK.

RCMP MANDATE AND RESPONSIBILITIES OFFSHORE

IN GENERAL, THE RCMP RESPONSIBILITIES IN A MARINE ENVIRONMENT CAN BE CATEGORIZED INTO THE FOLLOWING AREAS:

- GENERAL POLICE SERVICES UNDER CONTRACT

THE RCMP PROVIDES POLICE SERVICES TO THE TERRITORIES, ALL PROVINCES EXCEPT ONTARIO AND QUEBEC AND TO 191 MUNICIPALITIES. THESE CONTRACTS REQUIRE THE RCMP TO PROVIDE A POLICE SERVICE WITH THE CAPABILITY TO ENFORCE CANADIAN LAWS, PARTICULARLY THE CRIMINAL CODE, ON LAND AND OFFSHORE.

- FEDERAL ENFORCEMENT

THE RCMP ACT IMPOSES A DUTY ON THE RCMP TO ENFORCE FEDERAL STATUTES. THE MOST PROMINENT OF THESE RELATING TO A MARINE ENVIRONMENT ARE: NARCOTIC CONTROL ACT, FOOD AND DRUG ACT, CANADA SHIPPING ACT, MIGRATORY BIRDS CONVENTION ACT, CUSTOMS AND EXCISE ACT, IMMIGRATION ACT AS WELL AS THE SMALL VESSELS REGULATIONS.

- ASSISTANCE TO OTHER GOVERNMENT DEPARTMENTS

THE RCMP PROVIDES ASSISTANCE TO OTHER FEDERAL DEPARTMENTS, PROVINCIAL DEPARTMENTS AND TO THE GENERAL PUBLIC. THIS ASSISTANCE IS IN THE FORM OF SEARCH AND RESCUE, ENFORCEMENT

OF ENVIRONMENTAL LAWS, FISHERIES AND OCEANS REQUESTS FOR
ENFORCEMENT ASSISTANCE.

- VIP SECURITY AND MAJOR EVENTS

THE RCMP IS ALSO RESPONSIBLE FOR VIP SECURITY AND MAJOR
EVENTS SOME REQUIRING MARINE CAPABILITY, E.G. EXPO '86.

I WOULD NOW LIKE TO REFER YOU TO THE ATTACHMENT THAT WAS DIS-
TRIBUTED TO YOU WITH A COPY OF MY OPENING REMARKS.

IN SUMMARY, THIS ATTACHMENT ILLUSTRATES THAT THE RCMP IN A
MARINE ENVIRONMENT ENFORCES FEDERAL STATUTES; COOPERATES WITH
OTHER DEPARTMENTS OR AGENCIES IN THE ENFORCEMENT OF FEDERAL
STATUTES; OR ACTS AS A PUBLIC OFFICER.

FIRST, AS YOU WILL NOTE THE RCMP CONTRACTS PROVINCIAL POLICING
SERVICES TO THE TERRITORIES AND ALL PROVINCES EXCEPT ONTARIO

AND QUEBEC. AS THE PROVINCIAL POLICE IN ALL THE COASTAL AREAS AND THE NORTH THE RCMP HAS AN ENFORCEMENT MANDATE AND A PRESENCE IN OUR COASTAL AREAS. WE ALSO MAINTAIN A TRANSPORTATION AND COMMUNICATION INFRASTRUCTURE.

SECONDLY, THE RCMP BECAUSE OF ITS NATIONAL RESPONSIBILITIES AND PRESENCE IN THE ISOLATED AREAS OF CANADA HAS TRADITIONALLY ASSISTED TRANSPORT CANADA AND PARTICULARLY THE CANADA COAST GUARD IN THE ENFORCEMENT OF THE CANADA SHIPPING ACT. THE RCMP HAS ALSO BEEN ACTIVELY INVOLVED IN ENFORCEMENT OF THE SMALL VESSELS REGULATIONS AND ALSO THE DEVELOPMENT OF WATER SAFETY IN THE SUMMER MONTHS. RECENTLY THE CANADA COAST GUARD REQUESTED OUR ASSISTANCE IN INVESTIGATING SHIP COLLISIONS. THIS ASSISTANCE INCLUDED INTERVIEWING WITNESSES, TAKING STATEMENTS, PRESERVING EXHIBITS AND COURT ATTENDANCE.

THIRDLY, A HIGH PRIORITY OF THE RCMP IN ITS FEDERAL CAPACITY IS TO ENFORCE THE NARCOTIC CONTROL ACT AND FOOD AND DRUG ACT OFFSHORE BUT WITHIN CANADA'S TERRITORIAL WATERS. TO ENSURE EFFECTIVENESS OF OUR DRUG ENFORCEMENT EFFORT, A NUMBER OF PROGRAMS WERE DEVELOPED. A COASTAL WATCH PROGRAM THAT OPERATES SIMILAR TO NEIGHBOURHOOD WATCH ENLISTS THE SUPPORT OF THE PUBLIC IN COASTAL AREAS TO REPORT ANY SUSPICIOUS ACTIVITY THAT MAY INDICATE ILLEGAL DRUG IMPORTATION. THE RCMP ALSO RELIES ON CRIMINAL INTELLIGENCE FROM OTHER LAW ENFORCEMENT AGENCIES OUTSIDE CANADA INVOLVED IN DRUG ENFORCEMENT IN ADDITION TO ENLISTING THE SUPPORT OF FEDERAL AGENCIES WORKING IN THE OFFSHORE SUCH AS COAST GUARD, FISHERIES AND OCEANS AND DND TO PROVIDE INTELLIGENCE ON POSSIBLE ILLEGAL DRUG IMPORTATION.

FOURTHLY, THE RCMP HAS RESPONSIBILITY TO ASSIST OTHER FEDERAL AGENCIES IN A MONITORING OR INSPECTION CAPACITY SUCH AS THE

ASSISTANCE WE PROVIDE TO THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION.

AS YOU CAN SEE OUR RESPONSIBILITIES ARE GENERAL AND CANNOT BE
ISOLATED TO A SPECIFIC STATUTE.

MARINE COMPONENT WITHIN THE RCMP

THE RCMP FORMED A MARINE SERVICE IN 1932 TO PERFORM CUSTOMS
INTERDICTION DUTIES THAT WERE PREVIOUSLY PERFORMED BY REVENUE
CANADA.

IN 1973 THE THEN COMMISSIONER OF THE RCMP APPROVED THE CLOSING
OF THE MARINE SERVICES DIRECTORATE AND IN 1974 ALL MARINE
SERVICE UNITS EXCEPT FOR SOME IN BRITISH COLUMBIA AND
NEWFOUNDLAND WERE DISBANDED.

PRESENTLY MARINE SERVICES CONSISTS OF ONE 41 FOOT VESSEL BASED AT MARY'S HARBOUR, LABRADOR AND SEVEN PATROL VESSELS RANGING FROM 41 TO 53 FEET IN LENGTH IN BRITISH COLUMBIA.

THE RCMP VESSELS ARE NOT ALWAYS ADEQUATE OR INDEED AVAILABLE TO CONDUCT ALL REQUIRED ACTIVITIES. IT WAS NECESSARY TO ENTER INTO ARRANGEMENTS WITH THE CANADIAN COAST GUARD, FISHERIES AND OCEANS, AND THE DEPARTMENT OF NATIONAL DEFENCE TO ENSURE THE FORCE HAD WATER TRANSPORT AVAILABLE. THE FORCE HAS RELIED ON THE MULTI-TASKING CONCEPT TO ENSURE WATER TRANSPORT AND THIS CONCEPT OF INTER-AGENCY COOPERATION HAS WORKED WELL.

I WISH TO EMPHASIZE THAT WHAT WE OCCASIONALLY REQUIRE IS A PLATFORM TO TRANSPORT OUR PERSONNEL.

ARCTIC SOVEREIGNTY

THE FORCE HAS TRADITIONALLY PLAYED A MAJOR ROLE IN MAINTAINING CANADIAN SOVEREIGNTY IN THE NORTH, BY UPHOLDING LAW AND ORDER AND BY ITS VERY PRESENCE.

THESE DUTIES WERE ORIGINALLY CARRIED OUT AT THE DIRECTION OF THE FEDERAL GOVERNMENT, HOWEVER, THE USE OF POLICE RESOURCES IN BOTH THE NORTHWEST AND YUKON TERRITORIES IS NOW GOVERNED BY CONTRACTS BETWEEN THE FORCE AND THE TERRITORIAL GOVERNMENTS. DETACHMENTS HAVE BEEN ESTABLISHED IN THE TERRITORIES AND LAW ENFORCEMENT SERVICES ARE PROVIDED BY THE RCMP TO THE ENTIRE ARCTIC AND SUB-ARCTIC.

WHILE THERE ARE ONLY TWO RCMP DETACHMENTS LOCATED NEAR THE MORE SIGNIFICANT NORTHERN ROUTE OF THE NORTHWEST PASSAGE, THE

RCMP HAS SEVERAL OUT-POSTS IN THE AREA THAT IT VISITS DURING REGULAR PATROLS. WE MAINTAIN A COMMUNICATION, TRANSPORT AND SUPPLY INFRASTRUCTURE THROUGHOUT THE AREA TO SUPPORT OUR OPERATIONS. THE RCMP DOES NOT HAVE ANY MARINE CAPACITY IN THE ARCTIC AND CURRENTLY HAS 39 DETACHMENTS IN THE NORTHWEST AND YUKON TERRITORIES.

IT IS EVIDENT THAT NO ONE AGENCY HAS THE OVERALL RESPONSIBILITY FOR ENFORCEMENT OF LAWS OFFSHORE. THE CURRENT SYSTEM OF INTER-AGENCY COOPERATION WORKS WELL AND SERVES THE INTEREST OF THE CANADIAN PEOPLE.

I WOULD BE PLEASED TO ANSWER ANY SPECIFIC QUESTIONS YOU MAY HAVE.

RCMP RESPONSIBILITIES IN A MARINE ENVIRONMENT

<u>ACT</u>	<u>ADMINISTERED BY</u>	<u>ENFORCED BY</u>	<u>MEMORANDUM OF UNDERSTANDING</u>
1. <u>Criminal Code</u>	Federal, Provincial and Territorial Governments	- RCMP* [Territories plus 8 of 10 provinces] - Other police forces	- Provincial policing agreements - Security Offences Act
* Provides trained Emergency Response Team (ERT) boarding parties.			
2. <u>Canada Shipping Act</u>	Transport Canada	- Transport Canada - RCMP - "peace officers"	- Canada Coast Guard to provide platform (ship) assistance in support of RCMP (MOU). - Agreement to assist investigate ship collisions. (Exchange of letters.)
- Small Vessels Regs.			
- Boating Restriction Regs.			
- Small Fishing Vessel Regs.			
- Collision Regs.			
3. <u>Narcotic Control Act</u> <u>Food and Drug Act</u>	Health and Welfare Canada	- RCMP* - "peace officers"	- RCMP/Dept. of National Defence - RCMP/Canada Coast Guard - RCMP/Fisheries - RCMP/U.S. authorities - others
* Coastal Watch Program			
4. <u>Fisheries Act</u>	Dept. of Fisheries and Oceans	- Fisheries and Oceans - RCMP*	- RCMP members appointed Fisheries officers in the Act. - RCMP/Fisheries and Oceans (MOU).
* RCMP also provides enforcement training including training of their boarding parties.			

<u>ACT</u>	<u>ADMINISTERED BY</u>	<u>ENFORCED BY</u>	<u>MEMORANDUM OF UNDERSTANDING</u>
5. <u>Immigration Act</u>	Employment & Immigration	- Immigration officers - RCMP	- Specifies the division of responsibilities (MOU).
6. <u>Transportation of Dangerous Goods Act</u>	Transport Canada	- Transport Canada (Transportation Dangerous Goods Inspector) - RCMP	- Duty to enforce federal acts (RCMP Act). - Assistance. - Not named in the Act.
7. <u>Canada Wildlife Act</u>	Environment Canada Canada Wildlife Services	- Canadian Wildlife Services - RCMP - Provincial Game/Fisheries Officers	- 1978 Order-in-Council appointed RCMP members as Wildlife Officers
8. <u>Customs Act</u>	Revenue Canada (Customs)	- Revenue Canada - RCMP	- 1932 Order-in-Council - 1983 MOU - RCMP officers appointed in the Customs Act as Customs Officers
9. <u>Excise Act</u>	Revenue Canada	- Revenue Canada - RCMP	- 1932 Order-in-Council - Unlawful manufacture and distribution of spirits
10. <u>Migratory Birds Convention Act</u>	Environment Canada Canada Wildlife Services	- Canada Wildlife Services - RCMP	- Ex-officio game officers in the Act
11. <u>Transport Act</u>	Canadian Transport Commission	- Canada Customs - RCMP	- MOU - Undertake to observe water carrier activity MacKenzie River, Lake Athabasca and western Arctic where no Customs office is available

APPENDIX "NAVA-4"

OPENING REMARKS

FOR

D. IAN GLEN

ASSISTANT DEPUTY SOLICITOR GENERAL

TO THE

STANDING COMMITTEE

ON

NATIONAL DEFENCE AND VETERANS AFFAIRS

DECEMBER 6, 1989

MR. CHAIRMAN, HONOURABLE MEMBERS, I WOULD LIKE TO THANK YOU FOR INVITING ME TO APPEAR BEFORE YOU TODAY TO SPEAK TO YOU ABOUT THE RESPONSIBILITIES AND INTERESTS OF THE SECRETARIAT OF THE SOLICITOR GENERAL AS THEY RELATE TO THE ISSUE OF MARITIME SOVEREIGNTY.

AT THE OUTSET, LET ME SAY THAT IT IS SOMEWHAT DIFFICULT FOR ME TO FOCUS ON THE ISSUE OF MARITIME SOVEREIGNTY. AS I AM SURE YOU ARE WELL AWARE, THE ISSUE INVOKES DISCUSSION ON A WIDE RANGE OF SUBJECTS, FEW OF WHICH SEEM TO RELATE DIRECTLY TO THE ROLES AND RESPONSIBILITIES OF THE SOLICITOR GENERAL OR THE MINISTRY SECRETARIAT. BRIEFLY STATED, THESE RESPONSIBILITIES INCLUDE BEING LEAD FEDERAL MINISTRY FOR LAW ENFORCEMENT AND CERTAIN SECURITY POLICY AND COORDINATION FUNCTIONS.

IT IS MY INTENTION IN THESE OPENING REMARKS TO OUTLINE FOR THE COMMITTEE SOME OF THE MAIN POLICY AND COORDINATION FUNCTIONS OF THE SECRETARIAT WHICH I BELIEVE ARE MOST RELEVANT TO YOUR WORK. THE RESPONSIBILITIES I WILL DESCRIBE INCLUDE:

- THE MINISTRY SECRETARIAT'S LAW ENFORCEMENT POLICY RESPONSIBILITIES, PARTICULARLY AS THEY RELATE TO THE FEDERAL GOVERNMENT'S NATIONAL DRUG STRATEGY;
- THE ROLE OF THE SECRETARIAT AND SOLICITOR GENERAL IN

- COUNTER-TERRORISM POLICY AND COORDINATION; AND
- THE SECRETARIAT'S ROLE IN COORDINATING FEDERAL LAW ENFORCEMENT, SPECIFICALLY THE "FLEUR" OR "FEDERAL LAW ENFORCEMENT UNDER REVIEW" INITIATIVE WHICH HAS BEEN ACTIVE SINCE ITS ESTABLISHMENT IN 1984.

MANY OF THE THREATS TO CANADA'S SOVEREIGNTY - THE IMPORTATION OF ILLEGAL DRUGS, AND THE POTENTIAL FOR ACTS OF POLITICAL TERRORISM, TO NAME JUST TWO - REFER MOST OFTEN, AND SIMPLY, TO ISOLATED INSTANCES OF CRIMINAL ACTIVITY.

IN LOOKING AT THE FEDERAL GOVERNMENT'S POLICING AND SECURITY FUNCTIONS AND VARIOUS APPLICATIONS THEY MAY HAVE TO MARITIME SITUATIONS, SEVERAL IMPORTANT POLICY AND COORDINATION FUNCTIONS OF THE MINISTRY SECRETARIAT ARE APPARENT.

AS LEAD MINISTRY RESPONSIBLE FOR FEDERAL LAW ENFORCEMENT, THE SOLICITOR GENERAL, THROUGH THE SECRETARIAT AND ASSISTED BY THE RCMP, DEVELOPS AND ADMINISTERS GOVERNMENT AND MINISTRY POLICY, AND ANALYSES POLICY INITIATIVES, OPERATIONAL POLICY ISSUES AND OPERATIONAL SUBMISSIONS GENERALLY IN THE AREA OF LAW

ENFORCEMENT. THE SAME MAY BE SAID FOR NATIONAL SECURITY MATTERS, INCLUDING COUNTER-TERRORISM.

FOR HIS PART, THE SOLICITOR GENERAL IS RESPONSIBLE UNDER THE NATIONAL DRUG STRATEGY FOR ENFORCEMENT INITIATIVES DEALING WITH THE TRACING OF ILLICIT DRUG FUNDS AND THE COORDINATION OF DRUG LAW ENFORCEMENT. THE PURPOSE OF SUCH COORDINATION IS TWOFOLD:

- (i) TO MAINTAIN AN EFFECTIVE AND EFFICIENT LEVEL OF INTERDEPARTMENTAL COOPERATION AND COORDINATION IN FEDERAL DRUG LAW ENFORCEMENT; AND
- (ii) TO FOSTER A SIMILAR HARMONIOUS SPIRIT, IN DRUG LAW ENFORCEMENT, IN FEDERAL PROVINCIAL RELATIONS.

WORK ON VARIOUS PROJECTS UNDER THIS INITIATIVE IS ONGOING. THE MOST OBVIOUS EXAMPLE IN THIS RESPECT IS THE COORDINATION AND USE OF DEPARTMENT OF NATIONAL DEFENCE ASSETS IN THE DRUG ENFORCEMENT EFFORTS OF THE RCMP, MUCH OF WHICH OCCURS IN OFFSHORE REGIONS. UNDER THE TERMS OF A COOPERATIVE AGREEMENT BETWEEN DND AND THE RCMP, SURVEILLANCE AIRCRAFT AND VESSELS ARE MADE AVAILABLE TO RCMP PERSONNEL FOR USE IN THE INTERDICTION OF DRUGS. SIMILAR ARRANGEMENTS EXIST WITH RESPECT TO THE CANADIAN COAST GUARD.

WITH RESPECT TO COUNTER-TERRORISM, SHIPPING DOES NOT PRESENT AN ATTRACTIVE TARGET FOR TERRORISTS. IN FACT, THERE HAVE ONLY BEEN TWO MARITIME TERRORIST INCIDENTS OF NOTE IN THE LATE 1980s -

THE HIJACKING OF THE ACHILLE LAURO IN 1985, AND THE ATTACK ON THE CITY OF POROS IN 1988, BOTH OF WHICH OCCURRED IN THE MEDITERRANEAN. THE POINT I WOULD AGAIN MAKE IS THAT CONCERNS INVOLVING CANADA'S MARITIME SOVEREIGNTY OVERLAP ISSUES WHICH HAVE NORMALLY BEEN TREATED AS FEDERAL LAW ENFORCEMENT MATTERS AND NATIONAL SECURITY CONCERNS.

THE FEDERAL GOVERNMENT MADE THE SOLICITOR GENERAL THE LEAD MINISTER RESPONSIBLE FOR COUNTER-TERRORISM IN 1976, AND HIS MINISTRY THE FOCAL POINT FOR COUNTER-TERRORISM COORDINATION IN CANADA. THIS MANDATE HAS BEEN REAFFIRMED ON NUMEROUS OCCASIONS SINCE THEN. IN 1988, THE EMERGENCIES ACT GAVE THE SOLICITOR GENERAL PRIMARY RESPONSIBILITY FOR PUBLIC ORDER EMERGENCIES, SUCH AS TERRORISM. THE SECRETARIAT IS, IN ADDITION, A LEAD PLAYER IN THE COORDINATION OF SECURITY MATTERS THROUGH ITS CONTINUING ROLE AND SUPPORT TO THE SECURITY ADVISORY COMMITTEE (SAC), THE SENIOR INTERDEPARTMENTAL COMMITTEE RESPONSIBLE FOR SECURITY MATTERS HAVING IMPLICATIONS ACROSS GOVERNMENT. THE COORDINATION PROVIDED BY THE SECRETARIAT IN COUNTER-TERRORISM MATTERS ALSO ENCOMPASSES THE PARTICIPATION OF THE DEPARTMENT OF NATIONAL DEFENCE, WHICH PLAYS A KEY ROLE IN THE NATIONAL COUNTER-TERRORISM PLAN OF THE FEDERAL GOVERNMENT.

IN ADDITION TO ITS COMMITMENTS FOR DRUG INTERDICTION UNDER THE NATIONAL DRUG STRATEGY AND FOR COUNTER-TERRORISM, THE MINISTRY SECRETARIAT IS RESPONSIBLE FOR A SIGNIFICANT INITIATIVE

AIMED AT BETTER COORDINATING THE LAW ENFORCEMENT ROLES AND RESPONSIBILITIES OF FEDERAL AUTHORITIES. CALLED "FEDERAL LAW ENFORCEMENT UNDER REVIEW" OR FLEUR, THIS INITIATIVE BEGAN IN 1984 WITH THE FORMATION OF A GROUP WITHIN THE SECRETARIAT WHOSE PURPOSE WAS TO STUDY THE ACTIVITIES, POLICIES AND PROCEDURES OF 14 FEDERAL DEPARTMENTS RESPONSIBLE FOR THE 46 FEDERAL AGENCIES HAVING MAJOR FEDERAL LAW ENFORCEMENT RESPONSIBILITIES IN CANADA.

AN INTERDEPARTMENTAL COMMITTEE OF DEPUTY MINISTERS RESPONSIBLE FOR FEDERAL LAW ENFORCEMENT AND A "FLEUR" SECRETARIAT HAS BEEN ESTABLISHED TO RESOLVE PRIORITY CONCERNS, AMONG WHICH ARE INCLUDED:

- THE GRANTING OF LAW ENFORCEMENT POWERS AND PROTECTION, AND THE USE OF DISCRETION;
- THE NEED TO IMPROVE INTERAGENCY COORDINATION MECHANISMS;
- THE PROMOTION OF UNIFORM STANDARDS FOR FEDERAL ENFORCEMENT OFFICER TRAINING AND FOR THE ACQUISITION AND STORAGE OF FIREARMS;
- THE PROMOTION OF INFORMATION SHARING BETWEEN FEDERAL ENFORCEMENT AGENCIES; AND
- THE NEED TO SYSTEMATIZE ACTIVITY REPORTING TO ASSIST ENFORCEMENT RESOURCE MANAGEMENT.

THE INTENTION OF FLEUR IS TO RATIONALIZE EXISTING RELATIONSHIPS AND RESPONSIBILITIES OF FEDERAL DEPARTMENTS AND AGENCIES INVOLVED IN FEDERAL LAW ENFORCEMENT. OBVIOUSLY THIS CAN

BE ACHIEVED BY KNOWING MORE CLEARLY WHO IS RESPONSIBLE IN ANY GIVEN AREA OF FEDERAL LAW ENFORCEMENT, UNDER WHAT CIRCUMSTANCES THEY ARE RESPONSIBLE, AND WHY. TO THIS END, THE FLEUR SECRETARIAT IS PURSUING A NUMBER OF SPECIFIC PROJECTS IDENTIFIED IN RELATION TO EACH OF THE INITIATIVES I HAVE ALREADY MENTIONED.

IN SUMMARY, THE SOLICITOR GENERAL AND THE MINISTRY SECRETARIAT DEVELOP LAW ENFORCEMENT AND NATIONAL SECURITY POLICIES IN MANY WAYS THAT WOULD BE RELEVANT TO MARITIME SOVEREIGNTY. THROUGH INITIATIVES SUCH AS THE NATIONAL DRUG STRATEGY AND FLEUR, THEY ALSO CONTRIBUTE TO THE COORDINATION OF MANY LAW ENFORCEMENT FUNCTIONS.

THANK YOU MR. CHAIRMAN AND HONOURABLE MEMBERS. I WOULD BE PLEASED TO RESPOND TO ANY PARTICULAR QUESTIONS YOU MAY HAVE.

APPENDICE «NAVA-3»

NOTES POUR LE

DISCOURS DE

NORMAN D. INKSTER, COMMISSAIRE DE LA

GENDARMERIE ROYALE DU CANADA

DEVANT LE

COMITÉ PERMANENT

DE LA DÉFENSE NATIONALE ET DES AFFAIRES

DES ANCIENS COMBATTANTS

LE 6 DÉCEMBRE 1989

INTRODUCTION

MONSIEUR LE PRÉSIDENT, MESDAMES ET MESSIEURS, IL ME FAIT PLAISIR DE PRENDRE LA PAROLE AUJOURD'HUI DEVANT VOUS AFIN DE TRAITER DU MANDAT ET DES RESPONSABILITÉS DE LA G.R.C. EN MATIÈRE D'APPLICATION DE LA LOI DANS LES ZONES EXTRACÔTIÈRES CANADIENNES, AINSI QUE DE SON RÔLE RELATIVEMENT AU MAINTIEN DE LA SOUVERAINETÉ CANADIENNE DANS LE NORD. AVANT DE PASSER À MON ALLOCUTION D'OUVERTURE, JE TIENS À VOUS ASSURER, MONSIEUR LE PRÉSIDENT, DE LA COLLABORATION ET DE L'APPUI ENTIERS DE LA GENDARMERIE.

MANDAT ET RESPONSABILITÉS DE LA G.R.C. DANS LES ZONES EXTRACÔTIÈRES

EN RÉGLE GÉNÉRALE, LES RESPONSABILITÉS DE LA G.R.C EN MER SE REGROUPENT COMME SUIVANT :

- LA POLICE CONTRACTUELLE

LA GENDARMERIE FOURNIT DES SERVICES DE POLICE DANS LES TERRITOIRES ET TOUTES LES PROVINCES À L'EXCEPTION DU QUÉBEC ET DE L'ONTARIO, AINSI QU'À 191 MUNICIPALITÉS. AU TERME DE CES CONTRATS, ELLE DOIT ASSURER DES SERVICES RELIÉS À L'APPLICATION DES LOIS ET PRINCIPALEMENT DU CODE CRIMINEL DANS LES ZONES EXTRACÔTIÈRES ET SUR TERRE.

- L'APPLICATION DES LOIS FÉDÉRALES

EN VERTU DE LA LOI SUR LA G.R.C, IL APPARTIENT À LA GENDARMERIE D'APPLIQUER LES LOIS FÉDÉRALES. LES PRINCIPALES LOIS QUI SONT APPLIQUÉES EN MER SONT LA LOI SUR LES STUPÉFIANTS, LA LOI DES ALIMENTS ET DROGUES, LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA, LA LOI SUR LA CONVENTION CONCERNANT LES OISEAUX MIGRATEURS, LES LOIS SUR LES DOUANES ET L'ACCISE, LA LOI SUR L'IMMIGRATION AINSI QUE LE RÈGLEMENT SUR LES PETITS BÂTIMENTS.

- L'AIDE APPORTÉE AUX AUTRES MINISTÈRES

LA G.R.C APPORTE UNE AIDE À D'AUTRES MINISTÈRES FÉDÉRAUX ET PROVINCIAUX AINSI QU'AU GRAND PUBLIC RELATIVEMENT AUX RECHERCHES ET AU SAUVETAGE, À L'APPLICATION DES LOIS SUR L'ENVIRONNEMENT, ET ELLE DONNE ÉGALEMENT SUITE AUX DEMANDES DU MINISTÈRE DES PÊCHES ET OCÉANS EN MATIÈRE D'APPLICATION DE LA LOI.

- LA PROTECTION DES PERSONNES DE MARQUE ET LES ÉVÉNEMENTS MAJEURS

LA G.R.C EST ÉGALEMENT RESPONSABLE DE LA PROTECTION DES PERSONNES DE MARQUE

AINSI QUE DES ÉVÉNEMENTS MAJEURS NÉCESSITANT UN APPUI EN MER COMME
L'EXPOSITION DE 1986.

JE VOUS RENVOIE MAINTENANT AU DOCUMENT QUI VOUS A ÉTÉ REMIS AVEC UNE COPIE
DE MON ALLOCUTION D'OUVERTURE.

CE DOCUMENT ILLUSTRE LE RÔLE DE LA GENDARMERIE EN MER: CELLE-CI DOIT
APPLIQUER LES LOIS FÉDÉRALES, COLLABORER AVEC D'AUTRES MINISTÈRES ET
ORGANISMES RELATIVEMENT À L'APPLICATION DES LOIS FÉDÉRALES ET INTERVENIR EN
TANT QU'AGENT PUBLIC.

PREMIÈREMENT, COMME VOUS LE NOTEREZ, LA G.R.C FOURNIT DES SERVICES DE POLICE
À CONTRAT AUX TERRITOIRES ET À TOUTES LES PROVINCES EXCEPTION FAITE DU
QUÉBEC ET DE L'ONTARIO. EN SA QUALITÉ DE POLICE PROVINCIALE DANS TOUTES LES
ZONES CÔTIÈRES ET DANS LE NORD, LA G.R.C. A UN MANDAT À REMPLIR RELATIVEMENT
À L'APPLICATION DE LA LOI ET ELLE EST PRÉSENTE DANS TOUTES LES RÉGIONS
CÔTIÈRES. ELLE DISPOSE ÉGALEMENT D'UNE INFRASTRUCTURE EN MATIÈRE DE
TRANSPORT ET DE COMMUNICATION.

DEUXIEMEMENT, EN RAISON DE SES RESPONSABILITÉS NATIONALES ET DE SA PRÉSENCE DANS LES ZONES ISOLÉES, LA GENDARMERIE A TOUJOURS AIDÉ LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET TOUT PARTICULIEREMENT LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE À FAIRE RESPECTER LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA. DE PLUS, ELLE PARTICIPE ACTIVEMENT À L'APPLICATION DU RÈGLEMENT SUR LES PETITS BÂTIMENTS ET À L'ÉLABORATION DE PROGRAMMES DE SÉCURITÉ NAUTIQUE DURANT LES MOIS D'ÉTÉ. RÉCEMMENT, LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE A DEMANDÉ À LA GENDARMERIE DE L'AIDER À ENQUÊTER SUR DES ABORDAGES. DANS LE CADRE DE CES ENQUÊTES, DES MEMBRES ONT INTERVIEWÉ DES TÉMOINS, CONSIGNÉ DES DÉCLARATIONS, CONSERVÉ DES PIÈCES À CONVICTION ET COMPARU EN COUR.

TROISIEMEMENT, L'APPLICATION DE LA LOI SUR LES STUPÉFIANTS ET DE LA LOI DES ALIMENTS ET DROGUES DANS LES ZONES EXTRACÔTIÈRES MAIS QUI SE TROUVENT DANS LES LIMITES DES EAUX TERRITORIALES CANADIENNES CONSTITUE L'UNE DES PRIORITÉS DE LA GENDARMERIE AU NIVEAU FÉDÉRAL. AFIN D'ASSURER L'EFFICACITÉ DE LA LUTTE ANTIDROGUE, ON A MIS AU POINT PLUSIEURS PROGRAMMES. LE PROGRAMME DE SURVEILLANCE CÔTIÈRE QUI FONCTIONNE DE LA MÊME FAÇON QUE LE PROGRAMME DE

SURVEILLANCE DE QUARTIER SE FONDE SUR LA PARTICIPATION DU GRAND PUBLIC DANS LES ZONES CÔTIÈRES, CELUI-CI SIGNALANT TOUTE ACTIVITÉ SUSPECTE RELIÉE À L'IMPORTATION DE DROGUES ILLICITES. LA GENDARMERIE COMPTE ÉGALEMENT SUR LES RENSEIGNEMENTS CRIMINELS PROVENANT D'AUTRES ORGANISMES CHARGÉS DE L'APPLICATION DE LA LOI À L'EXTÉRIEUR DU CANADA ET TENTE D'OBTENIR L'APPUI D'ORGANISMES FÉDÉRAUX OPÉRANT DANS LES ZONES EXTRACÔTIÈRES COMME LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, PÊCHES ET OCÉANS ET LE MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE AFIN D'OBTENIR DES RENSEIGNEMENTS RELIÉS À L'IMPORTATION DE DROGUES ILLICITES.

QUATRIÈMEMENT, IL APPARTIENT À LA GENDARMERIE D'AIDER D'AUTRES ORGANISMES FÉDÉRAUX EN ASSUMANT DES FONCTIONS DE CONTRÔLE ET D'INSPECTION, COMME ELLE LE FAIT PAR EXEMPLE POUR LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS. COMME VOUS LE VOYEZ, LES RESPONSABILITÉS DE LA G.R.C. SONT GÉNÉRALES ET NE SE LIMITENT PAS À UNE LOI PARTICULIÈRE.

LE SERVICE DE LA MARINE DE LA G.R.C.

LA G.R.C. A ÉTABLI EN 1932 UN SERVICE DE LA MARINE CHARGÉ D'ASSUMER DES

FONCTIONS DOUANIÈRES EN MATIÈRE D'INTERDICTION, LESQUELLES ÉTAIENT AUPARAVANT ACCOMPLIES PAR REVENU CANADA.

EN 1973, LE COMMISSAIRE À L'ÉPOQUE A APPROUVÉ LA DISSOLUTION DE LA DIRECTION DU SERVICE DE LA MARINE ET EN 1974, ON A DISSOUS TOUS LES GROUPES DU SERVICE DE LA MARINE À L'EXCEPTION DE CERTAINS GROUPES EN COLOMBIE-BRITANNIQUE ET À TERRE-NEUVE.

LE SERVICE DE LA MARINE UTILISE ACTUELLEMENT UN NAVIRE DE 41 PIEDS BASÉ À MARY'S HARBOUR AU LABRADOR ET SEPT NAVIRES PATROUILLEURS DONT LA LONGUEUR VARIE DE 41 À 53 PIEDS QUI SE TROUVENT EN COLOMBIE-BRITANNIQUE.

LES NAVIRES DE LA G.R.C. NE SONT PAS TOUJOURS CONVENABLES, VOIRE DISPONIBLES POUR MENER TOUTES LES ACTIVITÉS NÉCESSAIRES. NOUS AVONS DÙ PRENDRE DES ARRANGEMENTS AVEC LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE, PÊCHES ET OCÉANS ET LE MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE AFIN DE POUVOIR DISPOSER DE VÉHICULES DE TRANSPORT MARITIME. LA GENDARMERIE COMPTE SUR LE CONCEPT DE FONCTIONNEMENT MULTITÂCHE AFIN D'ASSURER LE TRANSPORT MARITIME, ET CE CONCEPT FONDÉ SUR LA

COLLABORATION ENTRE LES ORGANISMES FONCTIONNE BIEN.

JE TIENS À SOULIGNER QU'À L'OCCASION NOUS AVONS BESOIN DE VÉHICULES DE
TRANSPORT POUR NOTRE PERSONNEL.

SOUVERAINETÉ DANS L'ARCTIQUE

PAR SA SEULE PRÉSENCE ET EN FAISANT RESPECTER LA LOI ET L'ORDRE, LA G.R.C. A
TOUJOURS JOUÉ UN RÔLE IMPORTANT RELATIVEMENT AU MAINTIEN DE LA SOUVERAINETÉ
DANS LE NORD.

CES FONCTIONS ÉTAIENT À L'ORIGINE ACCOMPLIES SOUS LA DIRECTION DU
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL; TOUTEFOIS, L'UTILISATION DES RESSOURCES POLICIÈRES
DANS LES TERRITOIRES DU YUKON ET DU NORD-OUEST EST MAINTENANT RÉGIE PAR DES
CONTRATS ENTRE LA G.R.C. ET LES GOUVERNEMENTS TERRITORIAUX. NOUS AVONS
ÉTABLI DES DÉTACHEMENTS DANS LES TERRITOIRES, ET LA G.R.C. FOURNIT DES
SERVICES D'APPLICATION DE LA LOI DANS L'ENSEMBLE DU CONTINENT ARCTIQUE ET
SUB-ARCTIQUE.

MEME SI LA G.R.C. COMPTE UNIQUEMENT DEUX DÉTACHEMENTS PRÈS DE LA ROUTE LA PLUS IMPORTANTE DU PASSAGE DU NORD-OUEST, ELLE DISPOSE DANS LA RÉGION DE PLUSIEURS AVANT-POSTES QU'ELLE VISITE RÉGULIÈREMENT. NOUS CONSERVONS DANS TOUTE LA RÉGION UNE INFRASTRUCTURE EN MATIÈRE DE COMMUNICATION, DE TRANSPORT ET D'APPROVISIONNEMENT EN VUE D'APPUYER NOS OPÉRATIONS. LA G.R.C. NE DISPOSE D'AUCUN SERVICE DE LA MARINE DANS L'ARCTIQUE ET COMPTE ACTUELLEMENT 39 DÉTACHEMENTS DANS LES TERRITOIRES DU YUKON ET DU NORD-OUEST.

IL EST MANIFESTE QU'AUCUN ORGANISME N'EST PLEINEMENT RESPONSABLE DE L'APPLICATION DE LA LOI DANS LES ZONES EXTRACÔTIÈRES. LE SYSTÈME ACTUEL FONDÉ SUR LA COLLABORATION ENTRE LES ORGANISMES FONCTIONNE BIEN ET SERT LES INTÉRÊTS DES CANADIENS.

IL ME FERA PLAISIR MAINTENANT DE RÉPONDRE À VOS QUESTIONS.

RESPONSABILITÉS DE LA G.R.C EN MERLOI1. Code criminelADMINISTRÉ PAR:

Les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux.

APPLIQUÉ PAR:

- G.R.C.*
- (Territoires plus huit des dix provinces)
- Autres services de police

PROTOCOLE D'ENTENTE

- Ententes provinciales relativement au maintien de l'ordre.
- Loi sur les infractions en matière de sécurité.

* Fournit une équipe entraînée des interventions d'urgence (abordages).

2. Loi sur la marine marchande du Canada

- Règlement sur les petits bâtiments
- Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux
- Règlement sur l'inspections des petits bateaux de pêche
- Règlement sur les abordages

ADMINISTRÉE PAR:

Transports Canada

APPLIQUÉE PAR:

- Transports Canada
- G.R.C.
- «agents de la paix»

PROTOCOLE D'ENTENTE

- La Garde côtière canadienne fournit une aide (navires) en vertu du protocole d'entente conclue avec la G.R.C.
- Entente en vue d'enquêter sur les abordages (échanges de lettres).

3. Loi sur les stupéfiants et Loi des aliments et droguesADMINISTRÉE PAR:

Santé et Bien-être social

APPLIQUÉE PAR:

- G.R.C.*
- «agents de la paix»

PROTOCOLE D'ENTENTE

- G.R.C. et ministère de la Défense nationale
- G.R.C. et Garde côtière canadienne
- G.R.C. et Pêches
- G.R.C. et autorités américaines
- autres

* Programme de surveillance côtière

4. Loi sur les pêcheriesADMINISTRÉE PAR:

Pêches et Océans

APPLIQUÉE PAR:

- Pêches et Océans
- G.R.C.*

PROTOCOLE D'ENTENTE

- Membres de la G.R.C. nommés fonctionnaires des pêcheries en vertu de la Loi.
- G.R.C. et Pêches et Océans

* La G.R.C. assure également une formation en matière d'application de la loi, ainsi que la formation de son équipe d'abordage.

5. Loi sur l'immigrationADMINISTRÉE PAR:

Emploi et Immigration

APPLIQUÉE PAR:

- Agents de l'immigration
- G.R.C.

PROTOCOLE D'ENTENTE

- Précise la répartition des responsabilités.
-

6. Loi sur le transport des marchandises dangereusesADMINISTRÉE PAR:

Transports Canada

APPLIQUÉE PAR:

- Transports Canada (inspecteur du transport des marchandises dangereuses)
- G.R.C.

PROTOCOLE D'ENTENTE

- Devoir d'appliquer les lois fédérales (Loi sur la G.R.C.)
 - Aide
 - N'est pas indiqué dans la Loi.
-

7. Loi sur la faune du CanadaADMINISTRÉE PAR:

Environnement Canada
Service canadien de la faune

APPLIQUÉE PAR:

- Service canadien de la faune
- G.R.C.
- agents provinciaux de conservation de la faune ou des pêcheries

PROTOCOLE D'ENTENTE

- Décret de 1978 selon lequel des membres de la G.R.C. sont nommés agents de conservation de la faune.
-

8. Loi sur les douanesADMINISTRÉE PAR:

Revenu Canada (Douanes)

APPLIQUÉE PAR:

- Revenu Canada
- G.R.C.

PROTOCOLE D'ENTENTE

- Décret de 1932
- Protocole d'entente de 1983

- Membres de la G.R.C. nommés douaniers en vertu de la Loi sur les douanes.
-

9. Loi sur l'accise

ADMINISTRÉE PAR:

Revenu Canada

APPLIQUÉE PAR:

- Revenu Canada
- G.R.C.

PROTOCOLE D'ENTENTE

- Décret de 1932
 - Fabrication et distribution illicites d'eau-de-vie.
-

10. Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs

ADMINISTRÉE PAR:

Environnement Canada
Service canadien de la faune

APPLIQUÉE PAR:

- Service canadien de la faune
- G.R.C.

PROTOCOLE D'ENTENTE

- Les membres sont des gardes-chasse d'office en vertu de la Loi.
-

11. Loi sur les transports

ADMINISTRÉE PAR:

Commission canadienne des transports.

APPLIQUÉE PAR:

- Douanes Canada
- G.R.C.

PROTOCOLE D'ENTENTE

- protocole d'entente
- la G.R.C. est chargée d'observer les activités des transporteurs par eau sur la rivière Mackenzie, le lac Athabasca et dans l'Arctique de l'Ouest là où il n'y a aucun poste de douane.

APPENDICE «NAVA-4»

(TRADUCTION)

OBSERVATIONS LIMINAIRES
DE
D. IAN GLEN,
SOUS-SOLLICITEUR GÉNÉRAL ADJOINT

AU
COMITÉ PERMANENT
DE LA
DÉFENSE NATIONALE ET DES AFFAIRES DES ANCIENS COMBATTANTS

le 6 décembre 1989

MONSIEUR LE PRÉSIDENT, MESSIEURS LES MEMBRES DU COMITÉ, JE TIENS À VOUS REMERCIER DE M'AVOIR INVITÉ À VOUS PARLER DES RESPONSABILITÉS ET DES INTÉRÊTS DU SECRÉTARIAT DU MINISTÈRE DU SOLLICITEUR GÉNÉRAL EN CE QUI CONCERNE LA SOUVERAINETÉ MARITIME.

JE VOUS DIRAI TOUT D'ABORD QU'IL M'EST QUELQUE PEU DIFFICILE DE ME LIMITER À LA SOUVERAINETÉ MARITIME. COMME VOUS LE SAVEZ FORT BIEN, LA QUESTION COMPORTE DE MULTIPLES ASPECTS DONT LA PLUPART NE SEMBLANT PAS SE RATTACHER DIRECTEMENT AUX RÔLES ET AUX RESPONSABILITÉS DU SOLLICITEUR GÉNÉRAL OU DU SECRÉTARIAT DU MINISTÈRE. EN PEU DE MOTS, NOUS SOMMES LE MINISTÈRE FÉDÉRAL RESPONSABLE AU PREMIER CHEF DE L'APPLICATION DES LOIS ET CHARGÉ DE CERTAINES ACTIVITÉS D'ÉLABORATION DES POLITIQUES ET DE COORDINATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ.

J'AI L'INTENTION, DANS MES OBSERVATIONS LIMINAIRES, DE FAIRE ÉTAT DE QUELQUES-UNES DES GRANDES FONCTIONS DU SECRÉTARIAT EN MATIÈRE D'ÉLABORATION DES POLITIQUES ET DE COORDINATION QUI, SELON MOI, PRÉSENTENT UN INTÉRÊT POUR VOTRE TRAVAIL. LES VOICI :

- LES RESPONSABILITÉS DU SECRÉTARIAT DU MINISTÈRE POUR CE QUI EST DE L'ÉLABORATION DES POLITIQUES EN MATIÈRE D'APPLICATION DES LOIS, NOTAMMENT DANS LE CADRE DE LA STRATÉGIE ANTIDROGUE DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL;
- LE RÔLE DU SECRÉTARIAT ET DU SOLLICITEUR GÉNÉRAL POUR CE QUI EST DE L'ÉLABORATION DES POLITIQUES ET DE LA COORDINATION DES MESURES ANTITERRORISTES; ET
- LE RÔLE DU SECRÉTARIAT POUR CE QUI EST DE L'APPLICATION DES LOIS FÉDÉRALES, NOTAMMENT DANS LE CADRE DE L'ÉTUDE DE L'APPLICATION DES LOIS FÉDÉRALES (EALF), INITIATIVE QUI EST EN MARCHE DEPUIS SA MISE SUR PIED EN 1984.

BON NOMBRE DES MENACES ENVERS LA SOUVERAINETÉ NATIONALE, À SAVOIR, ENTRE BEAUCOUP D'AUTRES, L'IMPORTATION DE STUPÉFIANTS ET LE TERRORISME POLITIQUE, CONSISTENT LE PLUS SOUVENT ET SIMPLEMENT DANS DES CAS ISOLÉS D'ACTIVITÉ CRIMINELLE.

LORSQU'ON EXAMINE LES FONCTIONS DE POLICE ET DE SÉCURITÉ DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL ET LES RELATIONS QU'ELLES PEUVENT AVOIR AVEC LA SOUVERAINETÉ MARITIME, PLUSIEURS GRANDES FONCTIONS DU SECRÉTARIAT DU MINISTÈRE EN MATIÈRE D'ÉLABORATION DES POLITIQUES ET DE COORDINATION VIENNENT À L'ESPRIT.

EN TANT QUE MINISTÈRE CHARGÉ AU PREMIER CHEF DE L'APPLICATION DES LOIS FÉDÉRALES, LE SOLLICITEUR GÉNÉRAL, PAR L'ENTREMISE DU SECRÉTARIAT ET EN COLLABORATION AVEC LA GRC, ÉLABORE ET EXÉCUTE LES POLITIQUES GOUVERNEMENTALES ET MINISTÉRIELLES ET ANALYSE LES INITIATIVES DE POLITIQUE, LES QUESTIONS DE POLITIQUE OPÉRATIONNELLE ET LES PROPOSITIONS OPÉRATIONNELLES DANS LE DOMAINE DE L'APPLICATION DES LOIS. IL EN VA DE MÊME DES QUESTIONS DE SÉCURITÉ NATIONALE, Y COMPRIS LA LUTTE CONTRE LE TERRORISME.

POUR SA PART, LE SOLLICITEUR GÉNÉRAL EST RESPONSABLE, DANS LE CADRE DE LA STRATÉGIE NATIONALE ANTIDROGUE, DES INITIATIVES EN MATIÈRE DE REPÉRAGE DES PROFITS ILLICITES ET DE COORDINATION DE L'APPLICATION DES LOIS CONTRE LES DROGUES. CETTE COORDINATION A POUR BUT À LA FOIS DE:

- (i) MAINTENIR UN NIVEAU EFFICACE ET EFFICIENT DE COOPÉRATION ET DE COORDINATION INTERMINISTÉRIELLES EN MATIÈRE D'APPLICATION DES LOIS FÉDÉRALES CONTRE LES STUPEFIANTS; ET
- (ii) FAVORISER UNE HARMONIE SEMBLABLE DANS LES RELATIONS FÉDÉRALES-PROVINCIALES EN CE QUI CONCERNE L'APPLICATION DES LOIS CONTRE LES STUPEFIANTS.

DIVERS PROJETS SONT EN COURS DANS LE CADRE DE CETTE INITIATIVE, NOTAMMENT LA COORDINATION ET L'UTILISATION DES MATÉRIELS DU MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE DANS LES EFFORTS DE RÉPRESSION DU TRAFIC DES STUPEFIANTS QUE DÉPLOIE LA GRC, LA PLUPART DU TEMPS AU LARGE DE NOS CÔTES. AUX TERMES D'UN ACCORD DE COOPÉRATION ENTRE LE MDN ET LA GRC, DES AVIONS ET DES NAVIRES DE SURVEILLANCE SONT MIS À LA DISPOSITION DU PERSONNEL DE LA GRC DANS LA RÉPRESSION DU TRAFIC DES STUPEFIANTS. DES ENTENTES SEMBLABLES EXISTENT AVEC LA GARDE CÔTIÈRE.

EN CE QUI A TRAIT À LA LUTTE CONTRE LE TERRORISME, LA NAVIGATION MARITIME N'EST PAS UNE CIBLE DE CHOIX POUR LES TERRORISTES. EN FAIT, IL N'Y A EU QUE DEUX INCIDENTS MARQUANTS DE TERRORISME MARITIME DANS LA SECONDE MOITIÉ DES ANNÉES 1980:

LE DÉTOURNEMENT DE L'ACHILLE LAURO EN 1985 ET L'ATTAQUE CONTRE LA VILLE DE POROS EN 1988, TOUS LES DEUX DANS LA MÉDITERRANÉE. C'EST DIRE, LÀ ENCORE, QUE LES PRÉOCCUPATIONS RELATIVES À NOTRE SOUVERAINETÉ MARITIME TOUCHENT À DES QUESTIONS NORMALEMENT LIÉES À L'APPLICATION DES LOIS FÉDÉRALES ET À LA SÉCURITÉ NATIONALE.

EN 1976, LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL A FAIT DU SOLLICITEUR GÉNÉRAL LE MINISTRE RESPONSABLE AU PREMIER CHEF DE LA LUTTE CONTRE LE TERRORISME ET DE SON MINISTÈRE LE POINT DE CONVERGENCE DE LA COORDINATION DES MESURES ANTITERRORISTES AU CANADA. IL A DEPUIS CONFIRMÉ CE MANDAT À MAINTES REPRISES. PAR AILLEURS, EN VERTU DE LA LOI SUR LES MESURES D'URGENCE DE 1988, LE SOLLICITEUR GÉNÉRAL ASSUME LA RESPONSABILITÉ PREMIÈRE DANS LES SITUATIONS D'URGENCE QUI MENACENT L'ORDRE PUBLIC, COMME LE TERRORISME. LE SECRÉTARIAT JOUE, EN OUTRE, UN RÔLE DE PREMIER PLAN DANS LA COORDINATION DES QUESTIONS DE SÉCURITÉ DANS LE CADRE DU COMITÉ CONSULTATIF DE LA SÉCURITÉ, LE HAUT COMITÉ INTERMINISTÉRIEL CHARGÉ DES QUESTIONS DE SÉCURITÉ QUI CONCERNENT L'ENSEMBLE DU GOUVERNEMENT. LA COORDINATION ASSURÉE PAR LE SECRÉTARIAT DANS LA LUTTE CONTRE LE TERRORISME ENGLOBE LA PARTICIPATION DU MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE, QUI JOUE UN RÔLE DIRECTEUR DANS LE PLAN NATIONAL DE LUTTE CONTRE LE TERRORISME DU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

EN PLUS DE SES RESPONSABILITÉS RELATIVES À LA RÉPRESSION DU TRAFIC DES STUPEFIANTS DANS LE CADRE DE LA STRATÉGIE NATIONALE ANTIDROGUE ET À LA LUTTE CONTRE LE TERRORISME, LE SECRÉTARIAT DU MINISTÈRE EST CHARGÉ D'UNE GRANDE

INITIATIVE DE COORDINATION DES RÔLES ET DES RESPONSABILITÉS DES AUTORITÉS FÉDÉRALES EN MATIÈRE D'APPLICATION DES LOIS. CETTE INITIATIVE, L'«ÉTUDE DE L'APPLICATION DES LOIS FÉDÉRALES» (EALF), A ÉTÉ LANCÉE EN 1984 AVEC LA MISE SUR PIED, AU SEIN DU SECRÉTARIAT, D'UN GROUPE CHARGÉ D'Étudier LES ACTIVITÉS, LES POLITIQUES ET LES PROCÉDURES DES 14 MINISTÈRES FÉDÉRAUX RESPONSABLES DES 46 ORGANISMES FÉDÉRAUX CHARGÉS DE L'APPLICATION DES LOIS FÉDÉRALES.

UN COMITÉ INTERMINISTÉRIEL DE SOUS-MINISTRES RESPONSABLES DE L'APPLICATION DES LOIS FÉDÉRALES ET UN SECRÉTARIAT DE L'EALF SONT CHARGÉS DE COORDONNER LES PRIORITÉS, DONT:

- L'OCTROI DE POUVOIRS ET DE PROTECTIONS EN MATIÈRE D'APPLICATION DES LOIS ET L'UTILISATION DE LA DISCRÉTION;
- LE BESOIN D'AMÉLIORER LES MÉCANISMES DE COORDINATION ENTRE LES ORGANISMES;
- LA PROMOTION DE NORMES UNIFORMES EN MATIÈRE DE FORMATION DES AGENTS DE RÉPRESSION DES INFRACTIONS AUX LOIS FÉDÉRALES ET D'ACQUISITION ET D'ENTREPOSAGE D'ARMES À FEU;
- LA PROMOTION DU PARTAGE DES RENSEIGNEMENTS ENTRE LES ORGANISMES FÉDÉRAUX D'APPLICATION DES LOIS; ET
- LE BESOIN DE SYSTÉMATISER LE COMPTE RENDU DES ACTIVITÉS À L'APPUI DE LA GESTION DES RESSOURCES DE MISE EN APPLICATION DES LOIS.

L'EALF A POUR BUT DE RATIONALISER LES RELATIONS ET LES RESPONSABILITÉS DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES FÉDÉRAUX CHARGÉS DE L'APPLICATION DES LOIS FÉDÉRALES. POUR Y ARRIVER, IL FAUT BIEN ENTENDU DÉTERMINER PLUS CLAIREMENT QUI SONT LES RESPONSABLES DANS UN SECTEUR DONNÉ DE L'APPLICATION DES LOIS FÉDÉRALES, DANS QUELLES CIRCONSTANCES ILS LE SONT ET POURQUOI. À CETTE FIN, LE SECRÉTARIAT DE L'EALF MÈNE PLUSIEURS PROJETS RATTACHÉS À CHACUNE DES INITIATIVES DONT J'AI FAIT MENTION.

EN RÉSUMÉ, LE SOLICITEUR GÉNÉRAL ET LE SECRÉTARIAT DU MINISTÈRE ÉLABORENT LES POLITIQUES EN MATIÈRE D'APPLICATION DES LOIS ET DE SÉCURITÉ NATIONALE SOUS DIVERS RAPPORTS QUI INTÉRESSENT LA SOUVERAINETÉ MARITIME. PAR DES INITIATIVES COMME LA STRATÉGIE NATIONALE ANTIDROGUE ET L'EALF, ILS CONTRIBUENT ÉGALEMENT À LA COORDINATION DES NOMBREUSES ACTIVITÉS D'APPLICATION DES LOIS.

JE VOUS REMERCIE, MONSIEUR LE PRÉSIDENT ET MESSIEURS LES MEMBRES DU COMITÉ. JE ME FERAI UN PLAISIR DE RÉPONDRE À VOS QUESTIONS.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Royal Canadian Mounted Police:

Norman D. Inkster, Commissioner;
Marcel Coutu, Assistant Commissioner;
Dennis Farrell, Assistant Commissioner.

From Solicitor General Canada:

D. Ian Glen, Assistant Deputy Solicitor General, Police
and Security.

TÉMOINS

De la Gendarmerie Royale du Canada:

Norman D. Inkster, commissaire;
Marcel Coutu, sous-commissaire;
Dennis Farrell, sous-commissaire.

Du Solliciteur général du Canada:

D. Ian Glen, sous-solliciteur général adjoint, Direction
de la police et de la sécurité.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 10

Thursday, December 7, 1989

Tuesday, December 12, 1989

Chairman: Arnold Malone

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 10

Le jeudi 7 décembre 1989

Le mardi 12 décembre 1989

Président: Arnold Malone

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

National Defence and Veterans Affairs

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent de la*

Défense nationale et des affaires des Anciens combattants

RESPECTING:

Consideration of a Draft Interim Report

Pursuant to Standing Order 108(2), a study of
Canada's Maritime Sovereignty

CONCERNANT:

Étude d'une ébauche d'un rapport intérimaire

Conformément à l'article 108(2) du Règlement,
étude de la souveraineté maritime canadienne

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989

STANDING COMMITTEE ON
NATIONAL DEFENCE AND
VETERANS AFFAIRS

Chairman: Arnold Malone

Vice-Chairman: Marc Ferland

Members

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Patricia Russell

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE
NATIONALE ET DES AFFAIRES
DES ANCIENS COMBATTANTS

Président: Arnold Malone

Vice-président: Marc Ferland

Membres

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Patricia Russell

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, DECEMBER 7, 1989

(14)

[Text]

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met, *in camera*, at 3:35 o'clock p.m., this day, in Room 307, West Block, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Derek Blackburn, Stan Darling, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone, Fred Mifflin and William Rompkey.

In attendance: From the Library of Parliament: Wolfgang Koerner, Researcher. *From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade:* David Lord, Researcher.

The Committee commenced consideration of a Draft Interim Report.

At 5:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

TUESDAY, DECEMBER 12, 1989

(15)

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met at 4:02 o'clock p.m., this day, in Room 306, West Block, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Derek Blackburn, Stan Darling, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone and Fred Mifflin.

In attendance: From the Library of Parliament: Wolfgang Koerner, Researcher. *From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade:* David Lord, Researcher.

Witnesses: From the Naval Officers' Association of Canada: Captain Paul Godbout, President, Ottawa Branch; Captain Leslie Hutchins, Past President, Ottawa Branch.

The Committee resumed consideration of Canada's Maritime Sovereignty.

The witnesses made statements and answered questions.

At 5:08, the sitting was suspended.

At 5:10, the sitting resumed *in camera*.

The Committee resumed consideration of a Draft Interim Report.

At 6:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Patricia Russell
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 7 DÉCEMBRE 1989

(14)

[Traduction]

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit aujourd'hui à huis clos, à 15 h 35, dans la pièce 307 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence d'Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présents: Derek Blackburn, Stan Darling, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone, Fred Mifflin et William Rompkey.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner, attaché de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, attaché de recherche.

Le Comité commence l'étude d'un projet de rapport intérimaire.

A 17 h, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MARDI 12 DÉCEMBRE 1989

(15)

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit aujourd'hui à 16 h 02, dans la pièce 306 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence d'Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présents: Derek Blackburn, Stan Darling, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone, Fred Mifflin.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner, attaché de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, attaché de recherche.

Témoins: Des Associations des officiers de marine du Canada: Capitaine Paul Godbout, président, section d'Ottawa; Capitaine Leslie Hutchins, président sortant, section d'Ottawa.

Le Comité poursuit l'examen de la souveraineté maritime du Canada.

Les témoins font des exposés et répondent aux questions.

A 17 h 08, la séance est suspendue.

A 17 h 10, la séance se poursuit à huis clos.

Le Comité reprend l'examen du projet de rapport intérimaire.

A 18 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité
Patricia Russell

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Tuesday, December 12, 1989

• 1600

The Chairman: Order, please. Members of the committee, we will be hearing in a few moments from the Naval Officers Association of Canada. It is important that I remind you that after this meeting we will hold an in camera meeting to talk about our interim report.

It is my pleasure to welcome to the committee the Naval Officers Association of Canada. We have with us Captain Leslie Hutchins and Paul Godbout. We welcome you and your association to the committee.

We are preparing an interim report dealing with Canada's sovereignty, and it was felt by committee members that it would be appropriate, since we are soon going to table this report, that we have the advantage of your views with respect to sovereignty and our capacity in a maritime sense to protect Canada's sovereignty in all of its dimensions. With that, I would ask that you make what statements you intend to make for the committee today, and thereafter the committee members will question you.

Mr. Paul Godbout (President, Ottawa Branch, Naval Officers Association of Canada): Good afternoon, gentlemen. First of all, let me thank you for the opportunity to address you this afternoon. As you know, we are an association of some 3,000 former naval officers, mostly Canadian retired naval officers, a few serving officers, and a sprinkling of Commonwealth retired naval officers.

We are the Ottawa branch. We are about 400 strong, and some three years ago, as part of our program, we decided that maybe we should look at the large overview of maritime matters as opposed to strictly the naval element. Up to that time, we had been largely sort of reminiscing and looking at things past. We decided that maybe we should look at the future if we were to keep active as an organization.

We had a number of speakers and discussions from the various departments that are associated or have something to do with the sea and the maritime element. It became patently obvious to us that although they were very erudite and knew their business about their particular element of the maritime field, they seemed to be rather unaware of what the other folks were doing. We decided that this warranted further study.

Through the help of the Canadian International Institute for Peace and Security, financial help for which we are very grateful, we were able to engage a researcher who spent a year doing background work. Today we propose to table with you a study which is the result of

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mardi 12 décembre 1989

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous entendrons dans quelques instants le témoignage des représentants des Associations des officiers de marine du Canada. Je signale aux membres du Comité qu'il est important qu'ils restent après la réunion pour que nous discussions à huis clos de notre rapport provisoire.

C'est un plaisir pour moi de souhaiter la bienvenue au Comité aux représentants des Associations des officiers de marine du Canada. Nous accueillons aujourd'hui le capitaine Leslie Hutchins et Paul Godbout. Nous vous souhaitons la bienvenue.

Le Comité prépare en ce moment un rapport provisoire sur la souveraineté canadienne et nous avons jugé bon, puisque nous déposerons bientôt ce rapport, de vous demander vos opinions quant à la souveraineté et à notre capacité de défendre l'aspect maritime de la souveraineté du Canada dans toutes ses dimensions. Je vous demande donc de faire une présentation et ensuite nous passerons aux questions.

M. Paul Godbout (président, bureau d'Ottawa, Associations des officiers de marine du Canada): Bonjour, messieurs. D'abord, permettez-moi de vous remercier de nous avoir invités cet après-midi. Notre association regroupe quelque 3,000 officiers de la marine, surtout des officiers canadiens à la retraite, mais quelques officiers en poste et une poignée d'officiers de marine à la retraite originaires d'autres pays du Commonwealth.

Nous représentons le bureau d'Ottawa. Nous sommes au nombre de 400 environ et, il y a trois ans, nous avons décidé qu'il serait temps d'effectuer une étude globale des questions maritimes, plutôt que de nous en tenir strictement à la marine. Auparavant, nous nous étions surtout tournés vers le passé. Nous avons décidé que nous devrions plutôt nous tourner vers l'avenir, si nous voulions continuer à jouer un rôle actif en tant qu'organisme.

Nous avons invité des représentants des divers ministères reliés à la mer et à l'aspect maritime à venir nous parler et participer à des discussions. Nous nous sommes rendu compte que, même si chacun connaissait en profondeur son volet de la question, il semblait très peu savoir de ce que faisaient les autres. Nous avons décidé que cela méritait une plus ample étude.

Grâce à l'aide financière de l'Institut canadien pour la paix et la sécurité internationales, pour laquelle nous sommes très reconnaissants, nous avons pu engager un assistant de recherche, qui a passé un an à rassembler de la documentation. Aujourd'hui, nous proposons de vous

[Texte]

this work. I understand you already have copies of the study. I want to state at this point that this is not the final product. This is what we would like to call a preliminary edition. There are no changes of substance, but there are probably some changes of editorial nature to come.

• 1605

Firmly fixed before us was the very fact that Canada, although the fact is largely if not unknown, certainly unnoticed, by the majority of Canadians, is an island nation. We are not, as some of us liked to think fairly recently, a three-ocean country. I claim we are a four-ocean country. The St. Lawrence-Great Lakes basin is certainly from the economic point of view just as important as any other shore we have. That makes us very much of an island nation.

There are a great number of facts to support this. Our trade, our GNP... 35% of every dollar generated in Canada is generated by international trade, and 55% of that trade goes to its final destination across some piece of water. To me that indicates that 17¢ of every dollar Canadians make is directly and totally dependent on free passage and free use of the world's oceans. That is an important fact.

Some years ago Canada of its own volition elected to supervise and control a very large piece of oceans, of water, which is no more, no less, than 60% of the land area of Canada. I put it to you that the amount of control we have exercised, the number of dollars we have spent on controlling that area, does not in any way represent the size or the importance it has to the well-being of every Canadian.

Monsieur le président, je voudrais m'excuser de ne pas avoir produit pour votre Comité la version française de l'étude ainsi que celle du *executive summary*. Le temps nous a manqué. Je suis prêt à répondre aux questions en français et en anglais si vous en avez.

I would like now to ask my colleague Captain Hutchins if he would tell you more or less what the study is all about.

The Chairman: Thank you. —Captain.

Captain Leslie Hutchins (Past President, Ottawa Branch, Naval Officers Association of Canada): The study starts off with a look at the factors affecting the increasing international importance of maritime affairs. It considers mankind and the environment, marine resource uses, and exploitation in relation to both living and non-living or mineral resources. It covers international trade, the maritime aspects of national defence, and the UN Third Conference on the Law of the Sea.

What that section concludes... and some of these conclusions are apparently self-evident, but we do not

[Traduction]

présenter l'étude qui représente le fruit de ce travail. Vous en avez déjà reçu des exemplaires. Je tiens à signaler qu'il ne s'agit pas du produit final. C'est plutôt une version préliminaire. Nous n'en changerons pas le fond, mais nous y apporterons sans doute quelques modifications de forme.

Nous n'avons jamais perdu de vue le fait que le Canada, quoique la majorité des Canadiens n'en soient pas conscients ou du moins n'y prêtent aucune importance, est une île. Nous ne sommes pas, comme on le croyait jusqu'à tout récemment, un pays entouré de trois océans. Je prétends plutôt qu'il y en a quatre. Le bassin des Grands Lacs et du Saint-Laurent est tout aussi important, du point de vue économique, que n'importe laquelle des trois autres côtes. Notre nation est donc une île.

Je pourrais citer plusieurs chiffres à l'appui. Notre commerce, notre PNB... le commerce extérieur est à l'origine de 35 p. 100 de chaque dollar produit au Canada, et 55 p. 100 des marchandises exportées doivent traverser une étendue d'eau avant d'arriver à destination. Pour moi, cela veut dire que 17c. sur chaque dollar gagné par des Canadiens dépend directement et totalement du libre passage et du libre emploi des océans. Il faut le souligner.

Il y a plusieurs années, le Canada a lui-même décidé de surveiller et de contrôler une très grande masse d'eau qui représente ni plus ni moins de 60 p. 100 de la superficie du territoire canadien. Je prétends que les efforts que nous avons faits, que les sommes que nous avons dépensées pour être les maîtres de nos océans, ne sont pas du tout proportionnés à leur taille ni à l'importance qu'ils revêtent pour le bien-être de tous les Canadiens.

Mr. Chairman, I would like to apologize for not having tabled with the Committee a French version of the study and of the executive summary. We simply did not have time. I am willing to answer your questions in French and English, if you have any.

J'aimerais maintenant demander à mon collègue, le capitaine Hutchins, de vous expliquer un peu l'étude.

Le président: Merci. Nous vous écoutons, capitaine.

Le capitaine Leslie Hutchins (président sortant, bureau d'Ottawa, Associations des officiers de marine du Canada): L'étude commence par un survol des facteurs contribuant à l'importance internationale accrue des affaires maritimes. Il aborde les questions suivantes: l'homme et son environnement, l'utilisation des ressources marines, et l'exploitation des ressources vivantes et non vivantes, c'est-à-dire minérales. On aborde aussi le commerce international, les aspects maritimes de la défense nationale et la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer.

Cette partie conclut... et certaines de ces conclusions nous semblent évidentes, mais nous ne pensons pas

[Text]

think they are evident to a large percentage of the population; and perhaps a large number of people who should know better. We conclude that life on this planet is intimately dependent on the continued health of the maritime environment, that the oceans are reaching a saturation point where they can no longer continue to absorb the unabated release of pollutants from any source, and that these pollutants are even now damaging ocean ecology.

We conclude that the exploitation and use of the ocean's living resources are crucial to the economic and social survival of many of the world's people and that fishing disputes between countries and foreign fishing interests can have consequences far beyond the specific issue of fishing. We conclude that the exploitation and use of the ocean's non-living resources are becoming increasingly important to a number of countries and to corporate mining interests.

The world's economy is becoming increasingly interdependent, and this has elevated the value of and role played by international sea-borne trade. Given the nature and impact of modern technology on the evolution of sea-borne weapons systems, the oceans are playing a major role in international and national defence and security.

• 1610

Since the close of the UN Third Conference on the Law of the Sea, the nature of oceanic jurisdictional relations is radically altered, placing large stretches of ocean under the jurisdiction of coastal states.

The next section of the study looks at Canada and its maritime affairs, examining our geographic and demographic features, trade and shipping, national and international, our own living and mineral resource exploitation and use. You may be aware that 328 million tonnes of cargo was loaded and unloaded at the principal Canadian ports in 1985. Of the \$80 billion spent annually on Canada's ocean activities, roughly 30% is spent in the fisheries sector and 25% in offshore oil and gas development.

We find that we have been remarkably lax in our understanding of the marine environment. One specialist has remarked that it is ridiculous some of the things we do not know about our offshore. For example, there is no map of the submarine bottom of Newfoundland, yet we are drilling holes in the bottom looking for oil.

We conclude from this chapter of the study that, as is self-evident, Canada is a maritime state. However, I suggest this is not self-evident to a large percentage of Canada's population. We note that we have the world's longest coastline, that we are the world's second-largest continental shelf state, and that the seaward surface waters

[Translation]

qu'elles le soient pour une grande partie de la population, ni même, peut-être, pour un grand nombre de personnes qui devraient être mieux renseignées. Nous arrivons à la conclusion que la vie sur cette planète dépend d'un environnement maritime sain, que les océans deviennent saturés et ne peuvent plus absorber de polluants, de quelque source que ce soit, et que ces polluants nuisent déjà à l'écologie océanique.

Nous concluons donc que l'exploitation et l'utilisation des ressources vivantes de l'océan sont essentielles à la survie économique et sociale de l'humanité et que les différends entre pays quant aux droits de pêche peuvent avoir des conséquences beaucoup plus générales. Quant à l'exploitation des ressources minérales de l'océan, elle prend de l'importance pour un certain nombre de pays et de sociétés privées.

L'économie mondiale devient de plus en plus interdépendante, ce qui rehausse encore la valeur et le rôle du commerce maritime international. Compte tenu de la nature et de l'incidence de la technologie moderne sur l'évolution des armements navals, les océans jouent aujourd'hui un rôle primordial dans le domaine de la défense et de la sécurité nationales et internationales.

Depuis la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, les rapports en matière de juridiction ont profondément changé, puisque de vastes étendues océaniques relèvent maintenant de la compétence des états côtiers.

La partie suivante de l'étude porte sur le Canada et ses affaires maritimes, sur nos caractéristiques géographiques et démographiques, notre commerce et nos activités maritimes nationales et internationales, notre vie et l'exploitation et l'utilisation de nos ressources minières. Vous savez peut-être qu'on a chargé et déchargé 328 millions de tonnes de marchandises dans les principaux ports du Canada en 1985. Sur les 80 milliards de dollars que le Canada consacre chaque année à ses activités océaniques, environ 30 p. 100 vont au secteur des pêches et 25 p. 100 à l'exploitation des gisements sous-marins de pétrole et de gaz.

Notre connaissance de notre environnement marin laisse énormément à désirer. Un spécialiste a dit que notre méconnaissance des fonds sous-marins était grotesque. Par exemple, il n'y a pas de carte des fonds sous-marins de Terre-Neuve et pourtant nous y forons des trous à la recherche de pétrole.

Nous concluons de ce chapitre que le Canada est évidemment un état maritime. Je pense cependant que ce n'est pas aussi évident pour une grande partie de la population canadienne. Nous faisons remarquer que nous avons les plus longues côtes du monde, que nous venons en deuxième position pour l'étendue de notre plateau

[Texte]

under Canadian jurisdiction comprise an area that is 60% as large as all of the country's territorial land mass.

Canada is bounded by three oceans and has an inland waterway that nearly bisects the country and is linked to the Atlantic Ocean. About 55% of Canada's international trade is dependent on shipping. Mining and prairie grain farming are very dependent on ship-borne transport to overseas markets. Sea fishery is crucial to the economic life of our coastal inhabitants. We also conclude that nearly 61% of the country's oil and gas discoveries made in 1985 were from offshore. There are other factors such as shipbuilding, naval defence forces, and so on that contribute to the national economy.

We then take a look at the federal government and its relation to the maritime management process. The study examines the management of our maritime affairs, how we are or are not developing our maritime resources, and how all this is related to sovereignty, preservation of the environment, and maritime defence.

We note that there are 13 federal agencies involved in the management of Canada's maritime affairs. Some of these have big fleets, some have little fleets, some have no fleets at all. They all operate as independent entities. If one examines arrangements made between these various agencies in the matter of responsibilities, what stood out in the series of talks and discussions with agency representatives was that there was always some lack of co-ordination. It appeared to us that on occasion arbitrary decisions were made without regard to offices of collateral interest.

We conclude from our look at the management of the federal level of Canada's maritime affairs that each of the 13 departments has been allocated marine-related responsibilities. The nature of these responsibilities dictates that departments have overlapping responsibilities. There is a degree of co-operation, but not total co-operation. In spite of these arrangements, the present managerial and administrative approach is insufficient to ensure totally efficient actions and conclusions.

We also conclude that the inter-dependent nature of maritime affairs has been under-recognized at the national political level. It has not been acknowledged that maritime affairs issues are of national, and not simply of regional, concern to Canada. Fishing concerns we think are regarded as purely local affairs, having nothing to do with people in the middle of the country. They are national issues. There is no political Cabinet spokesman who represents all facets of the broad range of interests associated with maritime affairs in Canada, nor is there a standing committee which focuses on studying and reviewing Canada's maritime policy or how that policy should be administered.

[Traduction]

continental, et que les eaux de surface maritime relevant de la juridiction canadienne représentent 60 p. 100 de la superficie totale des terres de notre pays.

Le Canada est entouré par trois océans et a une voie maritime intérieure qui le coupe pratiquement en deux et le relie à l'océan Atlantique. Environ 55 p. 100 du commerce international du Canada dépend des transports maritimes. Ces transports sont vitaux pour l'exportation des produits miniers et des céréales des Prairies. La pêche en mer est vitale pour l'économie de nos populations côtières. Nous concluons aussi que près de 61 p. 100 des découvertes de pétrole et de gaz, en 1985, provenaient des gisements sous-marins. Enfin, divers facteurs tels que les chantiers navals, les forces de défense navale, etc. contribuent encore à l'économie nationale.

Nous nous penchons ensuite sur les rapports entre le gouvernement fédéral et la gestion des mers. Nous nous penchons sur la gestion de nos affaires maritimes, nous essayons de voir si nous exploitons correctement nos ressources maritimes, et nous replaçons tout cela dans le contexte de la souveraineté, de la préservation de l'environnement et de la défense maritime.

Nous soulignons que 13 organismes fédéraux sont impliqués dans la gestion des affaires maritimes du Canada. Certains disposent de vastes flottes, d'autres de petites flottes, et certains encore n'en ont aucune. Tous ces organismes sont indépendants. Ce qui ressort des entretiens et des discussions que nous avons eus avec les représentants de ces organismes pour savoir comment ils se partageaient les responsabilités, c'est qu'il y a manifestement un manque de coordination. Nous avons constaté qu'à l'occasion, des décisions arbitraires étaient prises sans tenir compte des préoccupations de services parallèles.

Nous concluons de notre étude de la gestion des affaires maritimes du Canada au niveau fédéral que chacun des 13 ministères assume certaines responsabilités en matière maritime. Du fait de ces responsabilités, il y a chevauchement entre les ministères. Il y a une certaine coopération, mais elle n'est pas complète. Malgré ces arrangements, la structure administrative et de gestion actuelle ne permet pas d'agir de façon totalement efficace.

Nous concluons aussi que l'interdépendance de ces affaires maritimes est insuffisamment reconnue au niveau politique national. On ne reconnaît pas que les affaires maritimes constituent une préoccupation nationale, et pas simplement régionale. On considère les questions de pêche comme des questions purement locales qui n'ont rien à voir avec les dirigeants de la nation, alors que ce sont véritablement des questions nationales. Il n'existe au Cabinet aucun porte-parole chargé d'exprimer toute la gamme d'intérêts liés aux affaires maritimes du Canada, et il n'y a pas non plus de comité permanent chargé d'étudier et d'examiner la politique maritime du Canada et la façon dont elle devrait être appliquée.

[Text]

[Translation]

• 1615

The study does a case study on the Arctic, but in the interest of time I will pass that by.

You may feel, gentlemen, that I have just recited that which is in the study of which you have a copy. I have tried to emphasize the many factors that are involved in Canada's maritime affairs, an involvement not of a land mass nation but rather of a nation bounded and served on three sides by oceans and blessed with an international waterway, an internal waterway system without equal in the world.

Many nations, not just the old maritime powers but emerging and emerged nations, are using the oceans for their economic and political benefit. I am sorry to say some have little or no regard for the general international good, particularly in the matter of fishing resources, mineral resources and environmental matters.

Gentlemen, Canada must be in the forefront in discussion and activity in maritime matters in the international sphere. Maritime matters and their associated problems are growing at an alarming rate and will continue to grow. Canada must be in a position to speak and act in an educated, fully co-ordinated national voice. We are not in a position to do so at the moment.

What our study concludes finally is that Canada's national interest will best be served by developing a national maritime policy which reflects the interdependent nature of maritime affairs and their importance to our long-term growth and development.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mifflin (Bonavista—Trinity—Conception): Thank you very much, gentlemen, for an interesting presentation and one that I believe my colleagues are very pleased to hear.

If I can just very briefly restate your thesis, it goes something like this. Canada is a maritime nation. Maritime affairs are growing in importance. We have 70 different programs in the inventory of federal ocean-related activities. We have 13 different government agencies or departments. We have limited resources, a low profile, perhaps too low a profile particularly in view of the growing importance. There is compartmentalization, and there is a certain synergism that could be involved if we could get rid of the matrices. You did not use the term "vested interests", but I will use the term "compartmentalization" because it is a more gentle and benign term. So what we are looking for as a result of all this, particularly in terms of limited resources, is an integrated approach to a national maritime policy for Canada. That thesis, I believe, is correct.

Have you in your deliberations, or in consultation with your independent study person, looked at possible ways or means of achieving this?

L'étude comporte un développement sur l'Arctique, mais pour gagner du temps je ne vais pas m'y arrêter.

Vous avez peut-être l'impression que je vous ai simplement répété ce qui figurait déjà dans l'étude dont vous avez reçu un exemplaire. J'ai cependant essayé de souligner les nombreux facteurs qui interviennent dans les affaires maritimes du Canada, un pays qui n'est pas seulement une vaste étendue de terre, mais une nation bordée de trois côtés par des océans et bénéficiant du privilège d'avoir une voie maritime internationale, un réseau de navigation intérieure sans égal dans le monde.

De nombreux pays, pas seulement les vieilles puissances maritimes, mais aussi des puissances qui émergent ou qui ont déjà émergé, se servent des océans à leur avantage économique et politique. Je regrette de devoir dire que certains de ces pays ne se préoccupent guère du bien international général, en particulier en matière d'exploitation des ressources halieutiques et minières ainsi qu'en matière d'environnement.

Il faut que le Canada soit aux avant-postes des débats et des activités en matière maritime sur le plan international. Les questions maritimes et les problèmes connexes progressent à un rythme alarmant et vont continuer à le faire. Il faut que le Canada puisse parler et agir en toute connaissance de cause et en parfaite coordination. Ce n'est pas le cas pour l'instant.

Notre étude conclut que la meilleure façon de servir l'intérêt national du Canada est de mettre sur pied une politique maritime nationale reflétant l'interdépendance des affaires maritimes et leur importance pour notre croissance et notre développement à long terme.

Le président: Merci.

M. Mifflin (Bonavista—Trinity—Conception): Merci beaucoup, messieurs, de cet exposé intéressant que mes collègues ont certainement apprécié.

Votre thèse est à peu près celle-ci: Le Canada est une nation maritime; les affaires maritimes progressent énormément. Les activités fédérales en matière océanique sont réparties en 70 programmes différents. Il y a au gouvernement 13 organismes ou ministères qui s'occupent de la question. Nous avons des ressources limitées et nous sommes discrets, peut-être trop discrets vu l'importance croissante de ce domaine. Les affaires sont compartimentées, et il faudrait faire preuve d'une certaine synergie pour sortir de ces moules. Vous n'avez pas parlé des «intérêts à protéger»; personnellement, je parlerai de «compartimentation» pour employer un terme assez bénin. La conclusion c'est que, compte tenu notamment de nos ressources limitées, le Canada a besoin d'une approche intégrée pour sa politique maritime nationale. Il me semble que c'est bien là votre thèse.

Au cours de vos discussions ou de vos consultations avec le responsable de votre étude indépendante, avez-vous étudié des moyens de réaliser cet objectif?

[Texte]

Mr. Godbout: Mr. Chairman, yes. As we stated, we did not start out with the premise that we were going to create a maritime policy. This is beyond the scope of the study, beyond the scope of our organization. At the same time it did not stop us from having ideas about that.

One of the problems is the lack of co-ordination, infrastructures sitting alongside one another costing money. Yes, there is a great need for someone, something, to express the national will in this area. I am not talking about a super, new department; no. We are not talking about another minister; no. But we are talking about somebody exercising command and control, which is probably a military term, but I guess it is the best term I can think of. I hope that answers your question, Mr. Mifflin.

• 1620

Mr. Mifflin: Yes, it does. I found it very interesting in your comment, almost a parenthetical comment, that there is no political spokesman—presumably no spokesman in the Cabinet is what you meant by that—or no committee on maritime affairs. That is very interesting. In fact, it is perhaps related that this committee, as we have seen our terms of reference, I believe, is empowered, if I am right, Mr. Chairman, to look into Canada's maritime sovereignty. This involves looking as far as the scope of an integrated maritime policy. Would I be correct in assuming that this is within our terms of reference?

The Chairman: Let me just say again that this committee's studies are what this committee undertakes to study. We are not issued with a mandate from the government. Those days, hopefully, are behind us forever. We are given a mandate to study a subject-matter. From the committee's title flows its direction. We are the Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs, and this committee will undertake to study what this committee sets out as its own mandate within the parameter of that scope.

Mr. Mifflin: Thank you, Mr. Chairman. Continuing on in that light then, I feel more secure in saying what I am about to say. I think both witnesses will be aware of two previous attempts to at least study a related area, and I am referring to the Audette study. The year escapes me. I think it was the early 1950s or the mid-1950s, or somewhere thereabouts.

A study with which I am certainly more familiar is a study that did not have a name but was conducted in the Christmas/New Year period of 1975-76, I believe. It was stickhandled by then Commodore Andy Fulton under the leadership of National Defence, and it studied the business we are talking about now, which is all the vehicles, all the statutory regulations, and all the government departments and agencies. At that particular point, there was a proposal or a suggestion or an idea that perhaps DND should at least look at assuming all these roles. The study, or the subsequent government co-ordination, if you like, came apart at the seams, because I

[Traduction]

M. Godbout: Oui, monsieur le président. Je le répète, nous ne sommes partis du principe que nous allions élaborer une politique maritime. Cela dépasse largement le cadre de notre étude et de notre organisation. En revanche, rien ne nous empêchait d'y réfléchir.

L'un des problèmes, c'est l'absence de coordination, la présence côte à côte de diverses infrastructures coûteuses. Nous avons effectivement grand besoin que quelqu'un ou quelque chose puisse exprimer la volonté nationale dans ce domaine. Je ne parle pas d'un nouveau superministère. Il n'est pas question d'un nouveau ministre. Il s'agirait en fait simplement de charger quelqu'un du commandement et du contrôle, et je sais bien que cela évoque un cadre militaire, mais je pense que c'est la meilleure façon de présenter les choses. J'espère que cela répond à votre question, monsieur Mifflin.

M. Mifflin: Oui. J'ai trouvé très intéressant de vous entendre dire, presque en passant, qu'il n'y avait pas de porte-parole politique—je suppose que vous vouliez dire de porte-parole au Cabinet—ni de comité des affaires maritimes. C'est très intéressant. En fait, c'est peut-être pour cette raison que notre comité, je crois ne pas me tromper, monsieur le président, a pour mandat d'étudier la souveraineté maritime du Canada. Cela inclut même, je présume, l'étude d'une politique maritime intégrée. N'est-ce pas?

Le président: Permettez-moi encore une fois de vous rappeler que notre comité est libre de décider des études qu'il veut mener. Ce n'est pas le gouvernement qui dicte notre mandat. Il est à espérer que cette époque est révolue. Nous avons pour mandat l'étude d'une question générale. Le nom de notre comité détermine le champ de notre mandat. Nous sommes le Comité permanent de la Défense nationale et des affaires des anciens combattants et nous étudions toutes les questions que nous voulons touchant à ces domaines.

M. Mifflin: Merci, monsieur le président. Je me sens d'autant plus à l'aise pour rappeler certains faits. Nos deux témoins ne doivent pas ignorer les deux tentatives précédentes d'étudier une question connexe, et je veux parler de l'étude Audette. Je ne me souviens plus de l'année. Je crois que c'était au début ou au milieu des années 50.

Une étude que je connais beaucoup mieux est celle qui remonte à la période de Noël et du Nouvel-An de 1975-1976, je crois. Elle ne porte pas de nom. Sous la direction du commodore Andy Fulton, elle portait sur les questions dont nous discutons aujourd'hui, à savoir tout l'équipement, toutes les dispositions légales et tous les ministères et agences concernés du gouvernement. Il avait été proposé, c'était une suggestion, une idée, que la Défense nationale étudie la possibilité d'assumer tous ces rôles. L'étude ou la coordination subséquente du gouvernement, si vous voulez, n'a rien donné à cause d'une certaine confusion au niveau du commandement et

[Text]

think there was a certain amount of confusion about what DND should be doing vis-à-vis command and control, the regulatory and the statutory requirements of other departments, and the discharge of the responsibility thereof.

I would like to be very clear in my mind that the witnesses are proposing or looking at an integrated maritime policy without specific concern to a transfer of statutory regulations or functions of a department. When you use the term "command and control", you are looking at an agency or a means in which, either through command and control communications or whatever, there can be some way of co-ordinating these activities that are now ongoing in such a way that we get better value for our money and our vehicles through tasking command and control and co-ordination.

Capt Hutchins: Perhaps I could make the point that when we set up this study, we made a specific point of not using a naval officer to write it, feeling that perhaps it would be regarded as an attempt by the navy to produce a larger empire. We have avoided making comment on command and control, I think, for that very reason, because of course the navy has in being right now a command and control organization, and perhaps transport to a lesser degree. In order to be unbiased in this thing, we made a specific point of not proceeding with this command and control thing.

Mr. Godbout: There is no doubt that your premise is correct, that if we have a "single command and control", there are savings to be exercised. One only has to look at dockyard facing dockyard in Halifax. There are vessels of various shades of grey passing each other in the night, not knowing what one is doing and being fully capable of doing two or three of those jobs. There is no doubt that there are possible savings in that area.

• 1625

Mr. Mifflin: Do you think it is possible to achieve an integrated maritime policy for Canada, given the realities of compartmentalization, vested interest—the things we live with on a daily basis, the things that will not go away with the stroke of a wand or by any degree of forced bureaucracy or even by political will? It is like water seeking its own level.

Mr. Godbout: You have used the term "political will". If the political will is there it can be accomplished, there is no doubt whatsoever. I might add that little republic to the south, with 275 million people, manages to command and control its oceans or its pieces of oceans with two organizations: the U.S. Navy and the American Coast Guard, which in fact in time of crisis comes under naval control anyway. We, in Canada, have seven or more navies. They must be really stupid, they only have two.

[Translation]

du contrôle, de la réglementation et des exigences légales des autres ministères et de la répartition des responsabilités.

J'aimerais être certain que ce que les témoins nous proposent, c'est une politique maritime intégrée sans pour autant qu'il y ait transfert des dispositions légales ou des fonctions à un seul et unique ministère. Lorsque vous parlez de «commandement et contrôle» vous pensez à un organisme ou une instance qui coordonnerait ces activités permettant ainsi de rationaliser l'utilisation des ressources.

Capt Hutchins: Je devrais peut-être signaler que lorsque nous avons décidé de faire cette étude, c'est expressément que nous n'avons pas demandé à un officier de la marine de l'écrire, pensant que ce pourrait être considéré comme une tentative de la marine d'agrandir son empire. Nous avons évité de faire des commentaires sur le commandement et le contrôle, je crois, pour la même raison car, bien entendu, la marine à l'heure actuelle possède plus une structure de commandement et de contrôle qu'une structure de transport. Dans un but d'impartialité, nous avons décidé de ne rien dire sur le commandement et le contrôle.

M. Godbout: Il est indubitable que vos prémisses sont exactes, si nous n'avions qu'une «seule structure de commandement et de contrôle», nous ferions des économies. Il suffit de voir la prolifération des chantiers navals à Halifax. Il y a des bâtiments de toutes les teintes de gris qui se croisent dans la nuit, ne sachant pas ce qu'ils font les uns les autres, et tout à fait capables de remplir deux ou trois de ces missions tout seul. Il est indubitable qu'il y a des économies à faire dans ce domaine.

M. Mifflin: Pensez-vous que le Canada puisse avoir une politique maritime intégrée, compte tenu des réalités de la compartimentation, des intérêts bien pensés, ce que nous vivons quotidiennement, ce qu'un coup de baguette magique ou bureaucratique ou même la volonté politique ne fera pas disparaître? Il y a des pesanteurs incontournables.

M. Godbout: Nous parlons de «volonté politique». Si la volonté politique existe, c'est réalisable, cela ne fait aucun doute. Je pourrais ajouter que cette petite république au sud, avec ses 275 millions d'habitants, arrive à commander et à contrôler ses océans ou ses parties d'océans grâce à deux organisations: la Marine américaine et la Garde côtière américaine qui, de toute façon, en temps de crise, relève du contrôle de la marine. Au Canada, nous avons un minimum de sept marines. Ils doivent être vraiment stupides, ils n'en n'ont que deux.

[Texte]

Mr. Mifflin: I would remind the committee that one of the things we heard in our hearings in Esquimalt was the rather frightening thought that the Soviet Union had achieved a high degree of integration of the maritime forces. Thank you.

Mr. Blackburn (Brant): I too want to thank the gentlemen for coming here today and presenting us with this study that they have done. Unfortunately, none of us has had an opportunity to go through it so we cannot question you specifically on the contents, but I look forward to reading it.

I am not disappointed, but I do wish you had told us how we get from here to there. I will call it the mess, but maybe it is not a mess. There are certainly a number of various agencies and ministries involved today in maritime affairs. How we get from there to an integrated command and control structure would be rather interesting for this committee to study, because this is really what we are looking into right now.

There is an increase in illicit drug traffic, in illegal dumping of toxic wastes, in illegal immigration, you name it. We have a host of government departments and agencies involved in maintaining sovereignty and security along our coasts and territorial waters and even in the EEZ. Would you hazard a policy or a program or a line of development that the committee could study? Who would the lead agency be? Who would the lead department be? You said command and control are already in place in the navy and that is true. Could we get the Department of Fisheries and Oceans to accept that? Could we get the Coast Guard, which has a much bigger navy than the Canadian navy, to agree to become part of the Canadian navy?

Also, as we are well aware of these days, Coast Guard has certain labour rights that of course naturally the navy does not have, the right to strike. How does a committee like this begin to look at this in a graduated, progressive way, if indeed we want to bring in an integrated maritime policy, which I think is probably where we may end up in the not too distant future? Indeed, the Cold War may be dying or near death.

Capt Hutchins: We felt that perhaps we should develop a policy. We thought it was a bit precocious on our part to do so. I think—and I speak now for myself and not necessarily for my colleagues—we would be prepared to continue a study on attempting to develop. . .

• 1630

You made a reference to drug running and so on and as we enter a more peaceful environment the navy will be

[Traduction]

M. Mifflin: Je rappelle au Comité qu'entre autres choses, à Esquimalt, on nous a signalé que l'Union soviétique, elle, était pratiquement parvenue à intégrer ses forces maritimes. Cela en dit long sur notre situation. Merci.

M. Blackburn (Brant): Je tiens également à remercier ces messieurs d'être venus aujourd'hui et de nous avoir présenté cette étude qu'ils ont réalisée. Malheureusement, aucun d'entre nous n'a eu le temps de la lire et nous ne pouvons pas vous poser de question spécifique sur son contenu, mais je suis impatient de la lire.

Je ne suis pas déçu, mais j'aurais souhaité que vous nous disiez que faire à partir de là. J'allais parler de pagaie intégrale, mais j'exagère peut-être. Il est certain que les organismes et ministères qui s'occupent d'affaires maritimes aujourd'hui ne manquent pas. Étudier une proposition pour passer à une structure de commandement et de contrôle intégrée serait très intéressant pour nous puisqu'en fait c'est l'objet de nos délibérations.

Nous constatons une augmentation du trafic de drogue, du déversement illégal de déchets toxiques, de l'immigration clandestine, la liste est interminable. Il y a toute une série d'organismes gouvernementaux et de ministères qui ont la responsabilité de faire respecter notre souveraineté et de maintenir la sécurité le long de nos côtes et dans nos eaux territoriales. Auriez-vous une politique ou un programme que notre Comité pourrait étudier? Qui jouerait le rôle d'agence centrale? Qui jouerait le rôle de ministère central? Vous avez dit qu'il y a déjà en place une structure de commandement et de contrôle dans la marine et c'est vrai. Pourrions-nous la faire accepter par le ministère des Pêches et des Océans? Pourrions-nous la faire accepter à la Garde côtière, qui a une flotte beaucoup plus importante que la Marine canadienne, de s'intégrer à cette dernière?

En outre, comme l'actualité vient de nous le rappeler, la Garde côtière a certains droits syndicaux que naturellement la marine n'a pas, comme par exemple le droit de grève. Comment un Comité comme le nôtre peut-il commencer à envisager un début de solution, si notre objectif est bel et bien d'avoir une politique maritime intégrée, ce qui devrait n'importe comment finir par arriver, d'après moi, dans un avenir pas tellement éloigné? La Guerre froide vit ses dernières heures.

Capt Hutchins: Nous avons pensé qu'il nous faudrait peut-être proposer une politique, mais nous avons pensé en même temps que c'était peut-être un peu précoce de notre part. Je crois—c'est mon avis personnel, pas forcément celui de mes collègues—que nous serions prêts à poursuivre notre étude et à proposer. . .

Vous avez parlé de trafic de drogue, etc, et comme nous entrons dans une période plus pacifique, la marine

[Text]

and has to be used more and more in anti-drug and fishery protection activities.

We have in our conversations discussed involvement with Fisheries and Oceans, as you mentioned. It is again a question of who has command control and of what sort of bureaucratic "box" would have to be put on top of the present organization, which I think nobody would want.

Mr. Blackburn: I am not suggesting that we continue the proliferation of government departments, agencies or ministries, but quite the opposite. We should consolidate and reduce the number of government agencies and possibly involve them under one lead agency. I am not absolutely certain which agency that would be.

I detect a certain reluctance on the part of some senior people in the Canadian Forces to proceed in para-military or civilian-oriented activities and I can understand why. These are professional people who have been educated in a certain military manner and possibly it is not that they cannot see the writing on the wall, but simply that they are professional militarists and not peace officers, environmental protection officers or immigration officers.

I do not know how we can put this together and overcome the natural antipathies that still exist in these various departments. Do you have an opinion, please?

Mr. Godbout: Yes, I do. This is a personal opinion. The outstanding feature of all these people is that they are sea-going. You can make a drug buster, or a fisheries officer, or a naval gunner, and that is technology. But the ability to live at sea takes time to develop and they all have that in common. I think all of them could learn the other jobs to some degree.

The department is called Fisheries and Oceans and I say that is wrong. It should be called Oceans and Fisheries, if nothing else, because oceans are much more important than fisheries regardless of the great importance of fisheries. There could be a co-ordinating committee under the Minister of Oceans. It sounds grandiose, but perhaps it is still appropriate.

The Coast Guard, which is an operating arm, exists in the Department of Transport, which carries out a largely regulatory function in the other two areas of air and land, and this is an anomaly. I do not think the Coast Guard belongs in Transport, because it is an operating agency. Leave marine regulating with Transport. Transport does not run airlines or trains or buses, but it runs ships. I do not see why. The Coast Guard should be with an operating department.

Mr. Blackburn: Would you anticipate that all these ships, assets and vehicles, as they are sometimes referred to, would come under one command? That would include the RCMP, which has ships, planes and helicopters; the

[Translation]

sera et devra être utilisée de plus en plus pour remplir des missions de protection de la paix et de lutte contre le trafic de drogue.

Dans nos conversations, nous avons discuté de la participation de Pêches et Océans, comme vous l'avez mentionné. Encore une fois nous revenons à cette question de commandement et de contrôle, de bureaucratie devant coiffer l'organisation actuelle, ce que personne ne veut pour le moment.

M. Blackburn: Je ne suggère par que nous perpétuions cette prolifération de ministères, d'agences du gouvernement, mais exactement le contraire. Nous devrions les regrouper, en réduire le nombre et les faire relever, si possible, d'un organisme central. Je ne sais pas exactement duquel il s'agirait.

Je détecte une certaine réticence chez certains gradés des Forces armées à s'engager dans des activités paramilitaires ou civiles et je peux comprendre pourquoi. Ce sont des professionnels qui ont reçu une éducation militaire et ce n'est pas qu'ils ne voient pas la réalité, mais simplement qu'ils sont militaires de profession et non pas agents de la paix, chargés de la protection de l'environnement ou agents d'immigration.

Je ne vois pas comment mettre fin à ces antipathies naturelles entre ces divers ministères. Avez-vous une opinion sur ce point?

M. Godbout: Oui. C'est une opinion personnelle. La caractéristique de toutes ces personnes, c'est que ce sont des gens de la mer. Former un agent de répression du trafic de la drogue, un agent des pêches ou un canonnier, c'est une question de technologie. Mais vivre en mer cela s'apprend avec le temps et ils ont tous cela en commun. Je crois qu'à un degré ou à un autre, ils pourraient tous apprendre ces autres métiers.

Le ministère s'appelle Pêches et Océans et, d'après moi, c'est à tort. Il devrait s'appeler Océans et Pêches, au minimum, car les océans sont beaucoup plus importants que les pêches quelle que soit leur importance. Il pourrait y avoir un comité de coordination sous l'égide du ministre des Océans. Cela peut sembler grandiose, mais c'est peut-être encore opportun.

La Garde côtière, département opérationnel, relève du ministère des Transports qui, dans une large mesure, ne remplit qu'une fonction de réglementation des transports aériens et terrestres, ce qui est anormal. La Garde côtière, d'après moi, ne devrait pas relever des transports car c'est un département opérationnel. Que le ministère des Transports ne s'occupe que de la réglementation maritime. Le ministère des Transports n'a pas de compagnie aérienne, de compagnie ferroviaire ou de compagnie d'autobus, mais il a des navires. Je ne vois pas pourquoi. La Garde côtière devrait relever d'un ministère opérationnel.

M. Blackburn: Tous ces navires, toutes ces ressources, tous ces véhicules, comme on les appelle parfois, relèveraient d'un seul commandement, d'après vous? Cela inclurait la Gendarmerie royale qui a des navires, des

[Texte]

Coast Guard's ships; and DND, which has ships, planes, helicopters and submarines or possibly new submarines some day. Do you anticipate an integrated command in which all surface, sub-surface and above-surface commands would come under one command and one control for multi-purposes?

Mr. Godbout: Yes. It can be done and there are a number of nations that do it. I just gave you the example of the U.S.A.

Mr. Blackburn: What about Europe? Are the Dutch or the Norwegians integrated, to the best of your knowledge?

Mr. Godbout: In most countries that I know of the coast guard is a role of the navy.

• 1635

Mr. Blackburn: In the United Kingdom the navy patrols the coast, does it?

Mr. Godbout: What is known as the "coast guard" in the United Kingdom really does not have a functional series of ships as such, because you are talking about 800 miles of coastline. We are talking about 56,000.

Mr. Blackburn: Do you see the agencies other than the navy buying the argument that the navy should be in command and control?

Mr. Godbout: Absolutely not. They are going to refuse. That is natural.

Mr. Blackburn: Then what do you recommend we recommend?

Mr. Godbout: That somebody tell them that is the way it is.

Mr. Blackburn: That is the way it has to be.

Mr. Godbout: That is right.

Mr. Blackburn: I agree with you on that point, with the limited knowledge I have in this committee work we are doing. My personal view at this point is that the professional navy should be the lead agency. I do not know how we get, as I said at the beginning of my questioning, from here to there, though.

The Chairman: Could the Armed Forces be that agency? The other side of that coin is, if you had this central agency, whatever it might be, could the Armed Forces be part of it, as only a part of it?

Capt Hutchins: Under the present political situation in the world, unless the navy accepts that sort of task, there will be no navy.

Mr. Godbout: There will be no enemy, therefore there will be no need for a navy, unless they are willing to accept the other enemy, which is internal to Canada.

[Traduction]

avions et des hélicoptères; les navires de la Garde côtière; et la Défense qui a des navires, des avions, des hélicoptères et des sous-marins, c'est-à-dire peut-être de nouveaux sous-marins un de ces jours. Envisagez-vous un commandement intégré dans lequel tous les commandements au niveau de la mer, sous la mer et au-dessus de la mer relèverait d'un seul commandement et d'un seul contrôle à objectifs multiples?

M. Godbout: Oui. Cela peut se faire et un certain nombre de pays le font déjà. Je vous ai donné l'exemple des États-Unis.

M. Blackburn: Et en Europe? Est-ce que les Hollandais, les Norvégiens ont des commandements intégrés, que vous sachiez?

M. Godbout: Dans la plupart des pays que je connais, la garde côtière est une mission remplie par la marine.

M. Blackburn: Au Royaume-Uni, c'est la marine qui patrouille le long des côtes, n'est-ce pas?

M. Godbout: Ce qu'on appelle la «garde côtière» au Royaume-Uni n'a pas vraiment de navires fonctionnels en tant que tels, car il n'y a qu'environ 800 milles de côtes. Chez nous, il y en a 56,000 milles.

M. Blackburn: Pensez-vous que d'autres secteurs que la marine accepteraient que celle-ci assume le commandement et le contrôle?

M. Godbout: Absolument pas. Ils refuseront. C'est naturel.

M. Blackburn: Que nous proposez-vous alors de recommander?

M. Godbout: Que quelqu'un leur dise que c'est comme ça et pas autrement.

M. Blackburn: Il faut que cela soit comme cela et pas autrement.

M. Godbout: Exactement.

M. Blackburn: Je suis d'accord avec vous sur ce point, mes connaissances se limitant aux travaux que nous avons faits au sein de ce comité. Personnellement, j'estime que la marine professionnelle devrait jouer ce rôle d'organisme central. Cependant, comme je l'ai dit au début de mes questions, je ne sais comment faire pour y arriver.

Le président: Est-ce que les Forces armées pourraient jouer ce rôle? À l'inverse, si cet organisme central était créé, quel qu'il soit, les Forces armées pourraient-elles en faire partie, n'en être qu'une partie?

Capt Hutchins: Compte tenu de la conjoncture politique actuelle à l'échelle mondiale, à moins que la marine n'accepte ce genre de missions, il n'y aura plus de marine.

M. Godbout: Il n'y aura plus d'ennemi, par conséquent il n'y aura plus besoin d'une marine à moins qu'elle n'accepte l'autre ennemi, l'ennemi interne du Canada.

[Text]

Mr. Fretz (Erie): Gentlemen, thank you for meeting with us today. We are grateful for your appearance here today as we study Canada's maritime sovereignty.

Mr. Godbout, I would like to pick up on the line of questioning and the answers you have given. To me it seems you have raised more questions than given answers. In response to my colleague Mr. Mifflin you mentioned about infrastructure sitting alongside each other, costing money, dockyards and ships and so on, and then the comparison of two organizations in the United States, if I can call them organizations, compared with seven in Canada. I wonder if you could share with the committee what the seven are that you have reference to in Canada.

Mr. Godbout: DND Maritime Command, Coast Guard, Fisheries, RCMP... Indian and Northern Affairs are in the naval business, whether you commend it or not, the Canadian Hydrographic Service, which runs a number of vessels, and Energy, Mines and Resources.

Mr. Fretz: I know where you are headed, but it is hard for me to sort out. Are we going to have a super-ministry? If we were to eliminate some of these resources or names of organizations, which ones would we eliminate? It is just not clear to me how you would amalgamate these, how you would put them together. I wonder if you could just share with me some of the thoughts you have, because as yet it is not clear to me.

Mr. Godbout: As I mentioned earlier, our study did not go that far. What I am now expressing are personal opinions.

I do not think it is a question of eliminating this or that, it is a question of rationalization. There will be as many roles to be carried out, as many jobs to be done. We probably will need most of the vessels, most of the vehicles that now exist. But you will not need the infrastructures associated with each organization.

Mr. Fretz: Such as human resources?

Mr. Godbout: You do not need the command control. Each outfit has some degree of command and control. There has to be a director general. If you have an organization, there has to be a director general, probably an ADM. I am quite sure one ADM for all of them would be quite satisfactory. He might be a busy guy, but you need only one, as opposed to seven.

• 1640

You do not need seven headquarters. You do not need seven regional headquarters in each organization. You may need one personnel function, yes, but you do not

[Translation]

M. Fretz (Erié): Messieurs, merci d'être venus nous voir aujourd'hui. Nous vous sommes reconnaissants de votre témoignage dans le cadre de notre étude sur la souveraineté maritime du Canada.

Monsieur Godbout, j'aimerais revenir sur certaines réponses que vous venez de donner. Il me semble que vous avez soulevé plus de questions que vous n'avez apporté de réponses. En réponse à mon collègue M. Mifflin, vous avez parlé d'infrastructures parallèles qui coûtent de l'argent, de chantiers et de navires, etc, puis vous avez comparé les deux organisations des États-Unis, si je peux les qualifier d'organisations, aux sept du Canada. Pourriez-vous nous dire quels sont ces sept organisations?

M. Godbout: Le Commandement maritime de la Défense, la Garde-côtière, les Pêches, la Gendarmerie royale... le ministère des Affaires indiennes et du Nord vous s'occupe également de marine, qu'il commande ou non leurs ressources, le Service hydrographique canadien qui a un certain nombre de bâtiments et Énergie, Mines et Ressources.

M. Fretz: Je vois où vous voulez en venir, mais j'ai quand même du mal à vous suivre. Voulez-vous un superministère? Si nous devons éliminer certaines de ces ressources ou certaines de ces organisations, lesquels devrions-nous éliminer? Je n'arrive toujours pas très bien à voir comment on les fusionnerait, comment on les regrouperait. Pourriez-vous m'indiquer le fond de votre pensée, car c'est loin d'être clair pour moi.

M. Godbout: Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous n'avons pas poussé notre étude jusque-là. Les opinions que je vous livre sont personnelles.

Il ne faut pas, à mon avis, envisager une élimination, mais plutôt une rationalisation. Il y aura toujours autant de missions à remplir, autant de travail à faire. Il est probable que nous aurons besoin de la majorité de ces bâtiments, de la majorité des ressources qui existent actuellement. Ce dont nous n'aurons pas besoin, ce sont les infrastructures associées à chacune de ces organisations.

M. Fretz: Comme par exemple les ressources humaines?

M. Godbout: Nous n'aurons plus besoin de toutes ces structures de commandement et de contrôle. Chaque organisation a une certaine structure de commandement et de contrôle. Il faut qu'il y ait un directeur général. Si vous avez une organisation, il faut qu'il y ait un directeur général, probablement un sous-ministre adjoint. Je suis à peu près sûr qu'un seul sous-ministre adjoint pour tous ces ministères et organismes suffirait amplement. Il ne manquerait peut-être pas de travail, mais au lieu de sept, il n'en faut qu'un.

Il est inutile d'avoir sept postes de commandement. On n'a pas besoin de sept postes de commandement régionaux pour chaque organisme. On a peut-être besoin

[Texte]

need seven. I do not have the information to give you on how they would be amalgamated, but I think it could be done.

Mr. Fretz: Thank you. I would like to move to another, related subject. We have had the experience as a committee of being in the two posts, both the Atlantic and the Pacific. It has been a good experience for each of us. Certainly included in our study will be the Arctic. I am wondering what kind of thoughts or work you have done on suggesting to us what kind of resources and equipment are needed to promote Canadian maritime interests in the Arctic.

Mr. Godbout: I am afraid I am going to have to pass on that one. We are out of that ballgame. We are too old. We do not know what the hell the technology says now, so I cannot answer it.

Mr. Fretz: Let us move to another one then. What about domestic activities in the two oceans such as toxic waste dumping, domestic overfishing and this type of thing, compared with foreign activities? Have you given any consideration to those issues?

Mr. Godbout: Certainly for areas such as fishing, I think Canada has to expend more of its energy and resources. We have been putting a couple of small Canadian cities out of business in the last couple of days because some foreign countries are taking fish out of our water and we are not doing a damn thing about it.

We had the exercise last night of a Canadian man-of-war being physically attacked by a 60-foot vessel and doing nothing about it. The only part of control that was exercised there, I think, is the self-control of the commanding officer in not doing something.

Mr. Fretz: Picking up on those comments, in an exercise like that, should that kind of work be done by the navy or is it better done by someone else?

Mr. Godbout: There are two. The physical actions are best done by the navy. They have the equipment. They also have to have the power of peace officer or the power of fisheries inspection, which is a regulatory power that can be given to them. They can be trained to do it. Yes, it can be done.

I do not think you need three organizations. I do not think you need an RCMP officer and a fisheries inspection officer and a naval officer to do the same job. You need one guy.

Mr. Fretz: In what way do you see the most recent dramatic events in the East Bloc countries in the thaw with the walls tumbling down. What effect, if any, do you see it having on our maritime policies?

Mr. Godbout: First of all, I think we should remember there have been tremendous strides in the East Bloc, but

[Traduction]

d'un bureau du personnel, mais il n'est pas nécessaire d'en avoir sept. Je n'ai pas les renseignements quant à la façon dont ils seraient fusionnés, mais je pense que cela serait possible.

M. Fretz: Merci. J'aimerais passer à une question connexe. Notre comité s'est rendu dans les deux postes, celui de l'Atlantique et celui du Pacifique. Cela a été une bonne expérience pour chacun d'entre nous. Le poste de l'Arctique sera certainement inclus dans notre étude. Pouvez-vous nous recommander le genre de ressources et de matériel qui serait nécessaire pour promouvoir les intérêts maritimes canadiens dans l'Arctique?

M. Godbout: Je suis désolé, mais je ne suis pas en mesure de répondre à cette question. Nous ne nous occupons plus de ce domaine. Nous sommes trop vieux. Nous ne sommes plus au fait des nouvelles techniques, de sorte que je ne peux répondre à votre question.

M. Fretz: Alors passons à une autre question. Parlez-nous des activités du Canada dans les deux océans, par exemple le déversement de déchets toxiques, la surpêche et ce genre de chose, par rapport aux activités étrangères. Avez-vous étudié ces questions?

M. Godbout: En ce qui concerne les activités de pêche, je pense que le Canada doit y consacrer davantage d'efforts et de ressources. Il y a quelques jours, les habitants de deux petites villes canadiennes ont appris qu'ils se retrouveraient sans emploi parce que certains pays étrangers viennent pêcher notre poisson et que nous ne faisons absolument rien pour les en empêcher.

Hier soir, un navire de 60 pieds a physiquement attaqué un bâtiment de guerre canadien sans que l'on fasse quoi que ce soit. Au cours de cet incident, on a pu se féliciter de la maîtrise de soi dont a fait preuve le commandant en décidant de ne rien faire, mais c'est tout.

M. Fretz: Dans une telle situation, ce genre de travail devrait-il être effectué par la marine ou serait-il préférable que quelqu'un d'autre le fasse?

M. Godbout: Les deux. Il est préférable que la marine prenne des mesures concrètes, car elle dispose du matériel pour le faire. Elle a également le pouvoir du maintien de la paix ou celui de l'inspection des pêches, un pouvoir de réglementation qui peut lui être donné. On peut l'entraîner pour un tel exercice. Oui, cela est possible.

Je ne pense pas que l'on ait besoin de trois organismes. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'avoir un agent de la GRC, un agent d'inspection des pêches et un officier de marine pour faire le même travail. Un seul suffit.

M. Fretz: À votre avis, quelles conséquences les événements récents dans les pays du bloc de l'Est pourraient-ils avoir sur notre politique maritime?

M. Godbout: Tout d'abord, je pense que nous devons nous rappeler que des progrès extraordinaires ont été

[Text]

also very significantly, they have not decommissioned a warship to my knowledge yet.

There are great possibilities that all this may come to a totally different end from what is intended. If the great liberator Gorbachev does not make it, then I can predict a return to a very much stronger line that what existed before. If he does make it on the economic side, if they have managed to achieve what they have when they were in bad economic situation, Jesus, what will they do when they are successful? What will they achieve then in the fishing area, in the transport area and in all other areas? I think we have to look at this very carefully and go slowly, slowly, catchy monkey.

• 1645

M. Marc Ferland (député de Portneuf): Je dois vous dire, messieurs les capitaines, que je suis très heureux de votre rapport et de la façon dont vous présentez les choses. Vous avez beaucoup plus d'expérience que moi, mais je pense qu'on arrive tous à la même conclusion: il y a une dilapidation vraiment extraordinaire d'énergie, de compétence et de deniers publics.

La semaine dernière, nous avons rencontré le commissaire de la GRC. À la GRC, il y a 11 protocoles d'entente, 11 négociations entre fonctionnaires pour que la GRC puisse faire son travail. C'est une absurdité jusqu'à un certain point.

Vous avez étudié la question à fond, mais vous ne semblez pas encore avoir pris de position claire. Vous ne savez pas si on devrait avoir un ministère nouveau ou si un haut fonctionnaire ou un sous-ministre associé pourrait gérer tout cela. Comment pourrait-on intégrer toutes les infrastructures qu'il y a là? Des infrastructures, il y en a tout un paquet. Pêches et Océans contrôle je ne sais combien de quais et de bateaux au Canada. La marine nationale, qui doit assurer notre souveraineté est la moins bien équipée et a le moins grand nombre de navires. Il y a des aberrations. On pourrait peut-être demander aux garde-côtes d'assurer la souveraineté canadienne à eux seuls. Ils ont plus de navires que la marine nationale, et leurs navires semblent en meilleur état que ceux de la marine nationale.

J'aimerais que vous me disiez de quelle façon vous voyez ce rassemblement-là. D'abord, pensez-vous qu'il est possible de le faire dans le contexte actuel, ou faudra-t-il une décision politique? Je suis politicien, et il semble qu'on est très puissants. Je possède 1/295^e du pouvoir du Parlement canadien, parce que je le partage avec 294 confrères. On est quelques-uns ici aujourd'hui. Comment peut-on faire cela, selon vous? Est-ce uniquement une décision politique qui peut nous amener à regrouper tout ce beau monde pour qu'il devienne plus efficace ou si peut-on demander à la machine de fonctionner un peu mieux?

M. Godbout: Je suis complètement d'accord avec vous au sujet des protocoles d'entente. Si une organisation

[Translation]

accomplis dans les pays du bloc de l'Est, mais à ma connaissance, ils n'ont pas encore mis un seul navire de guerre hors service.

Il est fort possible que tout cela finisse d'une façon tout à fait différente de ce qui est prévu. Si le grand libérateur Gorbachev ne réussit pas, alors je prévois un retour à une ligne beaucoup plus dure qu'auparavant. S'ils ont réussi à faire tout ce qu'ils ont fait lorsque la situation économique n'était pas très bonne, imaginez ce qu'ils accompliront si leur réforme économique s'avère un succès. Que vont-ils accomplir alors dans le domaine des pêches, des transports et dans tous les autres domaines? Je pense que nous devons nous montrer extrêmement prudents dans toute cette affaire.

Mr. Marc Ferland (Portneuf): Gentlemen, I must say that I am very pleased with your report and your presentation. You have a good deal more experience than I do, but I think that we have reached the same conclusion: energy, competence and public moneys are being squandered in a truly extraordinary fashion.

Last week, we met with the RCMP and with the Commissioner. In order for the RCMP to do its work, it has to rely on 11 memoranda of understanding, 11 rounds of negotiations between officials. This is absurd.

You have studied the issue in depth, but you do not yet seem to have taken a clear stand. You do not know whether there should be a new department or whether a senior official or assistant deputy-minister could manage the whole thing. How could all the existing infrastructures be integrated? There is a whole slew of them. Fisheries and Oceans controls God knows how many docks and ships in Canada. The navy, which is supposed to defend our sovereignty, is the least well-equipped and has the smallest number of ships. This is an aberration. Maybe we should ask the Coast Guard to defend Canadian sovereignty on its own. They have more ships than the national navy, and their ships seem to be in better shape than the navy's.

I would like you to tell me how you see this process of amalgamation occurring. First of all, do you think it is possible to undertake it in the current context, or will a political decision be needed? I am a politician, and it seems that we are very powerful. I hold in my hands 1/295th part of the Parliament of Canada, because I must share that power with my 294 colleagues. A few of us are here today. How can we go about this, in your view? Is a political decision the only way to bring all these fine people together so that they can operate more efficiently, or could we simply stay with the same set-up and ask for a slightly improved performance?

Mr. Godbout: I fully agree with you on the memoranda of understanding. If an organization needs

[Texte]

fonctionne avec autant de protocoles d'entente, il y a un problème quelque part.

Deuxièmement, nous ne suggérons pas un nouveau ministère—un superministère, si vous voulez. Comme on l'a dit, on ne formule pas de politique dans l'étude. Nous ne croyons pas être en mesure de le faire, mais nous avons certaines opinions. J'ose croire que la même autorité politique qui a créé ces 13 organisations peut les rassembler. C'est possible et faisable.

Comme je le disais tout à l'heure, pour commencer, le ministère des Pêches et des Océans pourrait s'appeler plus correctement le ministère des Océans et des Pêches. C'est peut-être lui qui devrait être l'agence autoritaire contrôlant tous les aspects maritimes du littoral canadien.

M. Ferland: Vous parlez de la souveraineté maritime. Il faut dire que maintenant, on ne parle plus uniquement de navires lorsqu'on parle de la souveraineté maritime. On parle aussi d'avions, d'hélicoptères, de systèmes acoustiques, de sous-marins. On intègre beaucoup de choses. Jusqu'à récemment, les Forces armées contrôlaient seules ce qui se passait sous l'eau, à la surface de l'eau et au-dessus de l'eau.

Il semble qu'au cours des années, les différents ministères, dans le cadre de leurs activités, se sont équipés de toutes sortes de choses pour améliorer leurs services, semble-t-il. Le ministère des Transports s'est organisé pour avoir des avions, les Pêches ont fait la même chose et ainsi de suite. Chaque organisme, pour mieux remplir son mandat, semble-t-il, tend à se donner de plus en plus d'outils et à empiéter de plus en plus sur ce qui était le rôle de la Défense nationale au départ. Est-ce que ma vision des choses est bonne?

• 1650

M. Godbout: Vous avez absolument raison.

M. Ferland: Dans ce contexte-là, vous nous suggérez tout simplement de dire: Messieurs et mesdames dans les ministères, vous allez vous asseoir autour de la table, car il est temps qu'on intègre tout cela à l'intérieur d'une même boîte et qu'on mette un patron à la tête de cela; il s'appellera comme il voudra, mais il faut qu'il y ait un seul et unique patron.

M. Godbout: Je ne dis pas que ce sera simple, car je sais que ce ne sera pas simple. Je ne dis pas non plus que ce sera facile. Mais c'est possible.

M. Ferland: On aime les *jobs* difficiles, nous.

M. Godbout: Vous en avez une là.

M. Ferland: J'ai très bien compris votre message.

Mr. Darling (Parry Sound—Muskoka): I am delighted to see you here. One of our colleagues made the suggestion, and you answered the call in good time. Congratulations for that and for the vast knowledge you have.

Both of you served in the navy for many years, and now that you are retired you do not have to walk the

[Traduction]

that many memoranda of understanding to operate, there is a problem.

Secondly, we are not suggesting a new department—a super-department, if you like. As we said, we did not put forward a policy in the study. We do not believe we are in any position to do so, but we do have some opinions. I would hope that the political authority that created those 13 agencies could bring them all together. It is possible and feasible.

As I said earlier, for starters, the Department of Fisheries and Oceans could change its name to Oceans and Fisheries. Perhaps it should be the central authority controlling all aspects of Canadian maritime affairs.

Mr. Ferland: You talked about maritime sovereignty. It should be noted that, these days, when we speak of maritime sovereignty, we are not speaking solely of ships. We are also speaking of airplanes, helicopters, acoustic sensors and submarines. There are a lot of things involved. Until recently, the Armed Forces alone controlled what went on underwater, on the surface and above it.

It seems that over the years, the various departments, in the course of their operations, have acquired all sorts of equipment in order to improve the services they provide. The Department of Transport has acquired airplanes, the Fisheries Department has followed suit, and on it goes. It seems that each agency, in order to better fulfill its mandate, has tended to acquire more and more tools and thus to encroach more and more upon what was the role of the Department of National Defence. Have I understood the situation correctly?

Mr. Godbout: You are absolutely right.

Mr. Ferland: So, given that context, you are suggesting that we simply say: ladies and gentlemen of the departments, you are all going to sit down at the table, because it is time that all these things be put into one box and that one boss be appointed to run the show; call him what you wish, but there must be one single boss.

Mr. Godbout: I am not saying that it will be simple, because I know that it will not. And I am not saying that it will be easy either. However, it is possible.

Mr. Ferland: We like tough jobs.

Mr. Godbout: Well, there you have one.

Mr. Ferland: I have certainly got your message.

M. Darling (Parry Sound—Muskoka): Je me réjouis de vous accueillir ici aujourd'hui. L'un de mes collègues a proposé que l'on vous invite, et vous avez répondu rapidement. Je vous en félicite et je vous félicite aussi de vos vastes connaissances.

Vous avez tous les deux servis dans la marine pendant de longues années, et vous êtes maintenant à la retraite et

[Text]

narrow line. Captain, when you were asked about the Arctic, you said "I am an old guy now". Well an old dog is better for the rough road than is a pup for the towing-path.

You say we are a four-ocean country and class the Great Lakes and the Gulf as a fourth ocean. This certainly has a lot of merit. I always thought Canada had 37,000 miles of coastline but you say the figure is 56,000 miles. I presume you are using the St. Lawrence and the Great Lakes in that, but it is still the greatest in the world.

If you want to double that just take my riding of Parry Sound—Muskoka. It is on Georgia Bay, in an international waterway, and there are 30,000 islands. Some are pretty damn big and some you can jump across.

The Arctic could be a treasure house in the future, and the flag has to be shown there and we must have our sovereignty. I am not just sure what expertise you gentlemen have, whether it is on ships or on our great submarine navy which consists of three cast-iron pieces of junk. Maybe that is stretching it a bit—I understand there is a new training submarine, so I guess we have four now. How important to our maritime command are the submarines?

Mr. Godbout: You said we answered very quickly. Remember—he was the admiral, we were junior to him, and we are still doing what he tells us to. We are happy to have the opportunity to appear before you.

Secondly, let us not have any other navy up in your area. I want to keep it for boating for myself.

Mr. Darling: Good.

Mr. Godbout: The submarine is undoubtedly the most adequate vehicle for that part of the world provided there is a threat there. But I am also, personally, very afraid of what the submarine would do to the rest of the Canadian Navy. If we were to get 12 or any number of nuclear submarines, I could see where that would suck up every penny for the navy and we would end up as a submarine navy. The U.S. Navy, with their magnificent resources, almost went broke with their submarine program. It reduced their surface fleet to below 400 ships at one stage of the game.

• 1655

Every naval officer in the country is probably going to be calling me tonight. I have not voted on the submarine yet, because I am afraid of what it would do to the rest of the navy. I know I have just lost an awful lot of drinks in many wardrooms.

[Translation]

jouir d'un peu plus de liberté. Capitaine, lorsqu'on vous a posé une question au sujet de l'Arctique, vous avez dit que vous étiez vieux maintenant. Et bien, mieux vaut un vieux routier qu'un gamin.

Vous dites que notre pays est entouré de quatre océans, y compris les Grands Lacs et le Golfe. C'est certainement une idée qui a du mérite. J'ai toujours cru que le Canada avait 37,000 milles de littoral, mais vous dites qu'il en a 56,000. Je suppose que le Saint-Laurent et les Grands Lacs entrent dans ce calcul, mais quoi qu'il en soit, c'est quand même le plus long au monde.

Si vous voulez doubler ce chiffre, vous n'avez qu'à prendre mon comté de Parry Sound—Muskoka. Il est situé sur la Baie Georgienne, une voie maritime internationale, et on y trouve 30,000 îles. Il y en a qui sont assez grandes et d'autres que l'on pourrait traverser d'un bond.

Nous découvrirons peut-être à l'avenir que l'Arctique renferme de véritables trésors; il faut assurer notre souveraineté dans cette région. Je ne sais pas dans quel domaine vous vous spécialisez, messieurs, s'il s'agit des navires ou de ces tas de ferrailles que sont nos sous-marins. J'exagère peut-être un petit peu—je crois comprendre qu'il y a maintenant un nouveau sous-marin pour la formation, donc je suppose que nous en avons quatre. Quelle est l'importance de ces sous-marins pour notre commandement maritime?

M. Godbout: Vous avez dit que nous avions répondu très rapidement. Et bien, c'était lui l'amiral, nous étions ses subordonnés, et peut-être que nous faisons encore comme il nous dit de faire. Nous nous réjouissons de cette occasion de comparaître devant vous.

Surtout, n'envoyons pas la marine dans votre région. Je veux la garder pour moi seul, pour mes excursions en bateau.

M. Darling: C'est très bien.

M. Godbout: Le sous-marin est, sans aucun doute, le vaisseau le mieux adapté à cette région, du moment qu'il y a une menace. Cependant, j'ai très peur de l'incidence qu'aurait le sous-marin sur tout le reste de la Marine canadienne. Si nous achetions des sous-marins à propulsion nucléaire, que nous en achetions 12 ou autre, j'ai l'impression que toutes les ressources de la marine y seraient affectées et que nous n'aurions plus que des sous-marins. La marine américaine, si riche qu'elle soit, a presque fait faillite à cause de son programme de sous-marins. A un moment donné, sa flotte de surface comptait moins de 400 bâtiments.

Tous les officiers de marine du pays vont sans doute me téléphoner ce soir. Je ne me suis pas encore prononcé sur la question du sous-marin, car j'en crains les conséquences pour le reste de la marine. Étant donné ce que je viens de vous dire, je ne pourrais m'attendre à ce qu'on me paie un verre dans bien des carrés d'officiers.

[Texte]

Mr. Darling: But you are talking 12 submarines now, Captain, and you gauge your—

Mr. Godbout: The infrastructure required for nuclear submarines is what I am afraid of, and that has to exist whether it is just one or twelve. The safety and security of operating such vessels is so, so different from anything else we have had so far. I am not saying we cannot do it. But it would be bloody expensive.

Mr. Darling: Anything is expensive now.

Coming back to what you gentlemen have portrayed, that you have a hodge-podge of seven different agencies, and I am not suggesting a super minister or anybody, how in the name of God are you ever going to get them whipped into shape unless you have a taskmaster at the head of that who is going to step on toes, which you know very well will have to happen, because down there you are talking about seven empires competing against one another and each one of them considering that they are the very important arm of Maritime Command? Who are you going to put on the top rung? The navy, with the others answerable to them? I do not think you would deny that they would be competent as the super bosses.

If the government had the guts—I might as well say it as think it—to go in there and clean house, there is no doubt that you would do away with a lot of duplication and thus save money, which this particular government is looking to do. Is that not correct?

Mr. Godbout: Looking at what my taxes are, I think it is a damn good idea to save money.

Mr. Darling: This is the tough idea.

Mr. Godbout: I would not advocate that the Minister of National Defence be the Minister of Oceans. I do not think that is the way to go. I indicated that the physical equipment facilities, staff personnel, and so on, for command and control do exist with the navy, with the Maritime Command now, but I do not think it naturally follows that the minister responsible for Canadian ocean policy should be the Minister of National Defence.

Mr. Darling: Well, you would not want the Minister of Finance either, probably.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Darling.

Captain, I presume you are not a submariner.

Mr. Godbout: No. I have claustrophobia.

The Chairman: I would like to ask you whether you think our Armed Forces people are under-recognized in terms of public perception of what they do in day-to-day protection of our sovereignty. Perhaps I share in that question my belief that they are. As recently as yesterday, with the events that took place with the U.S. fishing ship,

[Traduction]

M. Darling: Mais, capitaine, vous parlez maintenant de 12 sous-marins, et vous évaluez votre. . .

M. Godbout: Ce que je crains, c'est l'infrastructure nécessaire pour les sous-marins nucléaires. Que l'on ait un ou 12 sous-marins, cette infrastructure doit être en place. Les mesures de sécurité pour opérer de tels navires sont extrêmement différentes de toutes celles que nous avons connues jusqu'à présent. Je ne dis pas que nous pouvons pas y arriver, mais ce serait extrêmement coûteux.

M. Darling: Tout coûte cher actuellement.

Pour revenir à la situation que vous nous avez décrite, lorsque vous dites qu'il y a tout un mélange de sept organismes différents, et je ne veux pas dire qu'il faudrait un superministre, mais comment donc allez-vous réussir à les coordonner à moins d'avoir à leur tête un véritable tyran qui ne se gêne pas pour marcher sur les pieds de qui que ce soit? Vous savez fort bien que c'est ce qui arrivera, car vous parlez de sept empires qui se font concurrence les uns aux autres et qui se considèrent chacun comme l'élément le plus important du Commandement maritime. Qui allez-vous placer à l'échelon supérieur? La marine, les autres devant lui rendre des comptes? Je ne pense pas que vous niez la compétence de la marine comme superpatron.

Si le gouvernement avait le courage—autant dire ce que je pense—de s'en mêler et d'aller y mettre de l'ordre, il ne fait aucun doute que l'on pourrait éliminer bien des doubles emplois et épargner de l'argent, ce que notre gouvernement essaie de faire, n'est-ce pas?

M. Godbout: Étant donné les impôts que je dois payer, je pense que c'est une fichue bonne idée que de vouloir faire des économies.

M. Darling: Ce n'est pas facile.

M. Godbout: Je ne veux pas dire que le ministre de la Défense nationale devrait être également ministre des Océans. Je ne pense pas que ce soit là la solution. J'ai dit que la marine avait les installations, le matériel le personnel, etc, voulus pour cette activité de commandement et de contrôle, mais je ne crois pas que l'on doive conclure que le ministre responsable de la politique canadienne en ce qui concerne les océans devrait être le ministre de la Défense nationale.

M. Darling: Vous ne voudrez sans doute pas non plus que ce soit le ministre des Finances.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Darling.

Capitaine, je suppose que vous n'êtes pas sous-marinier.

M. Godbout: Non, je suis claustrophobe.

Le président: J'aimerais vous demander si, à votre avis, le personnel de nos Forces armées n'est pas suffisamment reconnu par la population pour le rôle qu'il joue en vue de protéger notre souveraineté au jour le jour. Pour ma part, j'estime qu'il n'est pas assez reconnu. Pas plus tard qu'hier, lors des événements qui se sont produits avec le

[Text]

we heard them talking about the *HMSC Saguenay*, which most people in this room know instantly we are talking about the Canadian Forces. My hunch is the vast majority of Canadians believe that something happened out there but that it is not the Canadian Armed Forces that is involved in this activity, that whatever it is it is the RCMP or the Coast Guard or the Solicitor General or whoever else.

Do you think it is an important aspect of appreciation, vis-à-vis the question of budget, that a higher profile be given to the activities of the Canadian Armed Forces?

• 1700

Mr. Godbout: There is no doubt whatsoever that the Armed Forces are under-recognized but there is a good reason, because if you put it on a straight economic scale the average taxpayer has a great right to ask: What have you done for me today? How have you assured my sovereignty? How have you spent my tax dollar? And that is not easily visible.

The Chairman: But I am not convinced that it is not when we take a look at the number of search and rescues the forces do every day on the west coast, the number of surveillances they are doing of ships that may well be carrying contraband material to Canada, helping to patrol against pollution, and the work that we witnessed on the news this morning of yesterday's fisheries patrol. It seems there is almost an oblivious characteristic amongst Canadians that we do not know that is a part of Armed Forces activity of which we are beneficiaries.

Capt Hutchins: Is this not related to the very point we make, that the majority of Canadians perceive us as a land mass nation and not as a maritime nation? Therefore they are not particularly interested in maritime affairs, in the same way that they think fishing is related to Newfoundland and the Atlantic provinces and it is no part of their business in Ontario and the rest of the country.

The Chairman: We are coming close to the end of the time that we will have today for our witnesses but I want to ask a couple of other questions. One of them deals with equipment, and equipment shortfall. In terms of the protection of Canada's sovereignty today, in the work you have been doing, have you some views as to the shortfall we would have in terms of either equipment, or training, or personnel, that you would like to disclose to this committee?

Mr. Godbout: The answer to that is no, we have not. First of all, what is the policy of this country? What is it you want us to do? Tell us that, and then we might be able to tell you what we need. We do not need billion-dollar, state-of-the-art anti-aircraft frigates if you are going to do drug running interception, if you are going to do fisheries patrol. Once the people who operate these

[Translation]

navire de pêche américain, nous les avons entendus parler du *HMSC Saguenay*, et la plupart des gens présents aujourd'hui savent très bien qu'il s'agit des Forces canadiennes. J'ai l'impression que la grande majorité des Canadiens savent que quelque chose s'est produit, mais qu'ils ne savent pas que les Forces armées canadiennes participent à cette activité; ils pensent qu'il s'agit plutôt de la GRC, de la garde côtière, du Solliciteur général, ou d'autres encore.

À votre avis, devrait-on essayer de mettre davantage en vedette les activités des Forces armées canadiennes afin qu'on les apprécie davantage, sur le plan du budget?

M. Godbout: Il ne fait aucun doute que les Forces armées ne sont pas suffisamment reconnues, mais il y a une bonne raison à cela. En effet, sur le plan strictement économique, le contribuable moyen est tout à fait justifié de demander: qu'avez-vous fait pour moi aujourd'hui? Avez-vous garanti ma souveraineté? Comment avez-vous dépensé mes impôts? Cela n'est pas évident.

Le président: Je n'en suis pas convaincu si l'on prend par exemple le nombre d'opérations de recherche et de sauvetage que les Forces effectuent tous les jours sur la côte ouest, le nombre d'opérations de surveillance de bateaux qui pourraient transporter du matériel de contrebande au Canada, leur aide à la patrouille contre la pollution, et le travail qu'a accompli la patrouille des pêches hier, comme nous avons pu le constater ce matin aux nouvelles. Il semble que les Canadiens sont presque inconscients du fait que nous bénéficions d'une certaine partie des activités des Forces armées.

Capt Hutchins: N'y a-t-il pas un rapport avec ce que nous disions, c'est-à-dire que la majorité des Canadiens nous perçoivent comme une nation terrestre et non comme une nation maritime? Par conséquent, ils ne s'intéressent pas particulièrement aux affaires maritimes, et de la même façon ils croient que les activités de pêche n'intéressent que Terre-Neuve et les provinces atlantiques, et que ces activités ne peuvent intéresser l'Ontario et le reste du pays.

Le président: Le temps que nous avons à consacrer à nos témoins aujourd'hui tire à sa fin, mais j'aimerais poser quelques questions. J'aimerais d'abord parler du matériel, de la pénurie de matériel. Pour ce qui est de la protection de la souveraineté du Canada aujourd'hui, pouvez-vous dire au comité si vous avez fait une étude sur la pénurie de matériel ou de personnel ou le manque d'entraînement?

M. Godbout: La réponse à cette question est non. D'abord, quelle est la politique de notre pays? Que voulez-vous que nous fassions? Dites-le nous et nous serons peut-être ensuite en mesure de vous dire ce dont nous avons besoin. Nous n'avons pas besoin de frégates anti-aériennes à la fine pointe de la technologie et qui nous coûtent un milliard de dollars, pour intercepter le trafic

[Texte]

vehicles, who run these organizations, know what it is that Canadians want them to do, then they might be in a better position to tell you what they need to do it with.

The Chairman: In part that is the role of this committee—

Mr. Godbout: Yes.

The Chairman:—and also to undertake to point out that direction. Certainly that is a role we can assume anyway.

I have a final question on pollutants. You opened up with the comment that the oceans can no longer absorb any more pollutants. Is the saturation by pollutants the result of oil spills, or is it more the case that it is simply the number of ships that are out there and the mild, modest leaking that is going on from ships on a day-after-day basis? Of those two characteristics, an oil spill versus the day-to-day traffic and some ship leakage of petrochemicals, which is the more serious?

Mr. Godbout: My suggestion would be that the cumulative is much more dangerous, or much more significant than an isolated oil spill regardless of the size, because you can do something about an isolated oil spill, whereas the cumulative discharge of all kinds of pollutants, for example, plastic, is wreaking havoc with the fishery system. One of the greatest pollutants in—

The Chairman: As it breaks down?

• 1705

Mr. Godbout: No, the beer-can six-pack thing is now significant. Fish swim through the thing, are not able to get out, and die. The greatest pollutant we have is in the Pacific: the great floating nets, hundreds of kilometres, killing a whole lot of fish that are not intended to be caught. That is a great pollutant exercised by countries other than Canada.

Capt Hutchins: We think of oil spills per se as pollutants, the only pollutants oil-wise, but an enormous number of tankers pump out their bilges when they are out of sight of land. Enormous numbers of tankers do that.

The Chairman: They pump out. . .?

Capt Hutchins: They clean out their tanks, put salt water in them and pump them out, out of sight of land. That is as big a disaster as an oil spill, and it is done regularly on all the world's tankers.

The Chairman: Do you mean effluents or other water?

[Traduction]

de drogue, ou pour patrouiller les pêches. Lorsque les personnes qui opèrent ces véhicules, qui dirigent ces organismes, sauront ce que les Canadiens veulent qu'ils fassent, alors ils seront peut-être mieux placés pour vous dire ce dont ils ont besoin pour y parvenir.

Le président: C'est en partie le rôle de notre comité. . .

M. Godbout: Oui.

Le président: . . . de le faire. Nous pouvons certainement assumer un tel rôle.

Ma dernière question porte sur les polluants. En guise d'introduction, vous nous avez dit que les océans ne pouvaient plus absorber d'autres polluants. La saturation des polluants est-elle due aux déversements pétroliers, ou tout simplement au nombre de navires qui se trouvent dans nos océans et aux petites fuites provenant de ces navires jour après jour? De ces deux éléments, le déversement pétrolier par rapport au trafic quotidien et aux fuites de produits pétrochimiques provenant de certaines navires, lequel est le plus grave?

M. Godbout: A mon avis, les déversements cumulatifs sont beaucoup plus dangereux ou plus importants qu'un déversement pétrolier isolé, peu importe son ampleur, car il est possible de faire quelque chose contre un déversement de pétrole, tandis que l'écoulement cumulatif de toutes sortes de polluants comme le plastique est un véritable désastre pour la pêche. L'un des plus grands polluants dans. . .

Le président: Parce qu'il se décompose?

M. Godbout: Non, je veux parler de ces machins de plastique qui relient les cannettes de bière par paquet de six. Les poissons viennent s'y prendre, ne peuvent se dégager et meurent. Le plus grand pollueur que nous ayons se trouve dans l'océan Pacifique: ces grands filets flottants, sur des centaines de kilomètres, tuent une énorme quantité de poissons qui ne devraient pas être pris dans ces filets. Il s'agit d'une pollution importante de la part de pays autres que le Canada.

Capt Hutchins: Nous pensons que les déversements de pétrole sont les seuls polluants, mais en fait il y a énormément de pétroliers qui pompent leur fond de cale dans la mer dès qu'on ne peut les voir depuis la côte. Il y a énormément de pétroliers qui le font.

Le président: Ils pompent. . .?

Capt Hutchins: Ils nettoient leurs réservoirs, les rincent avec de l'eau salée et pompent le tout dans la mer, lorsqu'on ne peut les voir de la côte. C'est tout aussi désastreux qu'un déversement de pétrole, et tous les pétroliers du monde le font régulièrement.

Le président: Voulez-vous dire les eaux usées ou d'autres eaux?

[Text]

Capt Hutchins: When they pump out their tanks, they are pumping out the residue, the oily gunk that is in the bottom. This is done on a regular basis. Internationally, it is forbidden, but it is done regularly.

The Chairman: Let me share with the witnesses the appreciation of the committee. I do not know how we apologize for the vote that denied you some of the time, but we wish we could have had a longer time with you. We thank you for being able to come before us. As for committee members, we have another task to undertake. With that, we will excuse our witnesses. In a few moments we will go into an in-camera meeting.

[Proceedings continue in camera]

[Translation]

Capt Hutchins: Lorsqu'ils pompent leurs réservoirs, ils déversent les résidus, ce magma huileux qui se trouve au fond de la cale. On le fait régulièrement. A l'échelle internationale, il n'est pas permis de le faire, mais on le fait régulièrement.

Le président: Je tiens à remercier les témoins au nom du comité. Nous sommes tout à fait désolés qu'en raison du vote, nous n'ayons pu vous consacrer tout le temps qui vous avait été alloué, et nous aurions certainement souhaité passer plus de temps avec vous. Nous vous remercions d'être venus comparaître devant notre comité. Nos témoins peuvent donc partir maintenant, mais je demanderais aux membres du comité de rester car nous avons encore d'autres questions à régler. Dans quelques minutes nous nous réunirons à huis clos.

[La séance se poursuit à huis clos].



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

On Tuesday, December 12, 1989:

From the Naval Officers Associations of Canada:

Captain Paul Godbout, President, Ottawa Branch;

Captain Leslie Hutchins, Past President, Ottawa Branch.

TÉMOINS

Le mardi 12 décembre 1989:

Des Naval Officers Associations of Canada:

Capitaine Paul Godbout, président, bureau d'Ottawa;

Capitaine Leslie Hutchins, président sortant, bureau d'Ottawa.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 11

Wednesday, December 13, 1989

Chairman: Arnold Malone

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 11

Le mercredi 13 décembre 1989

Président: Arnold Malone

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

National Defence and Veterans Affairs

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent de la*

Défense nationale et des affaires des Anciens combattants

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), a study of
Canada's Maritime Sovereignty

INCLUDING:

The Second Report to the House

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement,
étude de la souveraineté maritime canadienne

Y COMPRIS:

Le Deuxième rapport à la Chambre

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989

STANDING COMMITTEE ON
NATIONAL DEFENCE AND
VETERANS AFFAIRS

Chairman: Arnold Malone

Vice-Chairman: Marc Ferland

Members

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Patricia Russell

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE
NATIONALE ET DES AFFAIRES
DES ANCIENS COMBATTANTS

Président: Arnold Malone

Vice-président: Marc Ferland

Membres

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Patricia Russell

REPORT TO THE HOUSE

Wednesday, December 20, 1989

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs has the honour to present its

SECOND REPORT

Pursuant to Standing Order 108(2), your Committee is considering Canada's Maritime Sovereignty and submits its interim report.

Canada's Maritime Sovereignty

The extraordinary rate of change within the Warsaw Treaty nations should send a signal of both hope and caution. Change is not, however, confined to military relationships. In fact, our sovereignty is increasingly being challenged by threats that are non-military. Therefore, while it remains only an uncertain possibility that Canada might one day further reduce expenditures to protect against a military threat, it is the view of your Committee that a strong new commitment must be undertaken to assure Canada's sovereignty from a host of new challenges.

Plans for the security of Canada cannot remain rooted in the old certainties. While unknowns such as the pace and longevity of changes in the Soviet Union demand the maintenance of existing security arrangements for the present, serious questions are being asked about the future of Western defence policies. One aspect of Canada's defence which will remain constant, however, is the need for its Armed Forces to maintain a strong sovereignty protection capability. The challenge confronting decisionmakers is to preserve Canada's security in an era of radical change while identifying the needs of the future.

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs is currently examining Canada's maritime sovereignty needs. It is a complex and demanding task, which the Committee expects to complete by mid-1990. However, in light of the April 1989 budget and the necessity to reorder the allocation of Department of National Defence resources, the Committee believes that if it is to have any influence on impending decisions that flow from the budget constraints some of its preliminary findings should now be made public.

This Interim Report is based on fact-finding tours by the Committee to Maritime Command Headquarters, Maritime Command Pacific Headquarters and other military installations on the Atlantic and Pacific coasts. Despite the negative effect on morale of the 1989 defence

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mercredi 20 décembre 1989

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Conformément aux dispositions du paragraphe 108(2) du Règlement, votre Comité étudie la souveraineté maritime canadienne et il soumet son rapport intérimaire.

La souveraineté maritime du Canada

Le rythme faramineux des changements dans les pays du Pacte de Varsovie donne espoir tout en nous laissant songeur. Cependant, le changement ne se limite pas à la confrontation militaire. En effet, notre souveraineté fait face de plus en plus à des menaces de nature non-militaire. Ainsi, même si ce n'est qu'une possibilité incertaine que le Canada devra peut-être réduire de nouveau les dépenses pour se défendre contre une menace militaire, notre Comité est d'avis qu'il est nécessaire pour le Canada de s'engager encore plus résolument à protéger sa souveraineté face à de nouveaux défis.

Les dispositions prises pour assurer la sécurité du Canada ne peuvent pas rester figées dans les vieilles certitudes. Si les doutes quant au tempo et à la durée des réformes en Union soviétique justifient pour le moment le maintien des arrangements actuels en matière de défense, il reste que la voie future des politiques de défense des pays de l'Ouest est en question. Cependant, un aspect inébranlable de la politique de défense canadienne est la nécessité pour les Forces armées de maintenir leur capacité de protéger la souveraineté. Ceux qui prennent les décisions font face à un défi : assurer la sécurité du Canada à une époque de grands bouleversements tout en identifiant les besoins futurs.

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants est en train d'examiner ce qu'implique la protection de la souveraineté maritime canadienne. Ceci est une tâche complexe et exigeante que le Comité pense compléter vers le milieu de 1990. Cependant, suite aux coupures budgétaires d'avril 1989 et à la nécessité de repenser l'allocation des ressources au sein du ministère de la Défense nationale, le Comité est d'avis que pour avoir une influence sur les décisions qui s'imposent face à la situation budgétaire, il est nécessaire de faire part au public dès maintenant ses premières constatations.

Ce rapport intérimaire fut établi suite à une visite du Comité au Quartier général du Commandement maritime, au Quartier général du Commandement maritime-Pacifique et à d'autres installations militaires sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique. Malgré les effets

budget cuts, the Committee was struck by the high degree of professionalism and dedication exhibited by members of Maritime Command and Maritime Air Group. Paradoxically, the Committee found that the day to day excellence of the Canadian Forces in protecting Canada's sovereignty is largely misunderstood and underestimated by most Canadians. It was also emphasized that the Armed Forces cannot do more with less, nor can further cuts be absorbed without readjusting the current roles of the Canadian Armed Forces. Indeed, the Committee believes that the importance of maintaining maritime sovereignty and the growing difficulty of doing so may well necessitate increased expenditures despite overall government cutbacks.

In the postwar period, Canadian defence policy has been based on the general principles of: the collective defence of the West within the NATO alliance; the defence of North America in co-operation with the United States; the defence of Canadian territory and sovereignty; and international peacekeeping. While these roles of the Canadian Forces are interrelated, your Committee has chosen to focus on the question of sovereignty — specifically maritime sovereignty.

A basic capability to monitor and control events and actions in territorial waters is a prerequisite of any maritime state. The Committee is addressing this issue in light of a growing concern for environmental damage, the protection of ocean resources, drug smuggling, international terrorism and illegal immigration. The Armed Forces' training and equipment has long enabled them to play important roles in these areas, as well as the very important and risky duty of search and rescue.

As a result of its preliminary investigations, the Committee has identified two areas in which significant capability is in danger of being lost: coastal aerial surveillance and underwater detection.

The Committee is greatly concerned about the significant gap which will be created in Canada's coastal surveillance capabilities when the medium-range surveillance aircraft are retired from service at the end of March 1990. These aircraft presently carry out patrols off Canada's coasts to monitor fisheries activities, pollution and icebergs. They also participate in search and rescue and a host of other operations. Their withdrawal from service will mean that Canada's already overextended surveillance aircraft and ships will be reduced at a time when coastal surveillance is more important than ever.

The absence of coastal patrol aircraft will make it more difficult to deter and control overfishing in Canadian waters. An increase in the number of fisheries patrols by Aurora long-range patrol aircraft may fill part of the gap, but this will add many hours of flight time to an already

négatifs des coupures budgétaires en matière de défense sur le moral, le Comité n'a pas manqué de remarquer l'engagement et le haut degré de professionnalisme des membres du Commandement maritime et du Groupe aérien maritime. Paradoxalement, le Comité s'est rendu compte que l'excellent travail accompli par les Forces canadiennes d'un jour à l'autre en ce qui a trait à la protection de la souveraineté canadienne, est en général mal compris et sous-estimé par la plupart des Canadiens. On a aussi souligné le fait que les Forces armées ne peuvent pas faire plus avec moins et que de nouvelles coupures budgétaires ne peuvent pas être absorbées si elles ne sont pas accompagnées d'un réajustement des rôles des Forces armées canadiennes. D'ailleurs, le Comité est d'avis qu'il est tellement important d'assurer la souveraineté maritime et qu'il devient de plus en plus difficile de la faire qu'il sera peut-être nécessaire d'augmenter des dépenses malgré les restrictions sur l'ensemble du budget gouvernemental.

Depuis la fin de la guerre, la politique de défense canadienne repose sur les grands principes suivants : la défense collective de l'Ouest au sein de l'OTAN; la défense de l'Amérique du Nord en collaboration avec les États-Unis; la protection du territoire et de la souveraineté du Canada; et le maintien de la paix sur le plan international. Bien que ces rôles des Forces canadiennes soient interreliés, le Comité a choisi de se concentrer sur la souveraineté — notamment la souveraineté maritime.

Aucun État ne saurait se passer d'une certaine capacité de contrôler ce qui se passe dans ses eaux territoriales. Le Comité aborde ces questions sous l'angle des grands sujets de préoccupation actuels comme la dégradation de l'environnement, le trafic des drogues, le terrorisme international et l'immigration illégale. L'entraînement et l'équipement des Forces armées leur ont toujours permis d'accomplir des tâches importantes dans ces domaines, tout comme dans les opérations cruciales et périlleuses de recherche et de sauvetage.

Le Comité a pu jusqu'ici repérer deux domaines où le Canada risque de perdre une bonne partie de sa capacité : la surveillance aérienne sur les côtes et la détection sous-marine.

Le Comité se préoccupe de la brèche qui s'ouvrira dans les capacités de surveillance aérienne côtière lorsque les avions patrouilleurs à rayon d'action moyen seront retirés du service à la fin de mars 1990. À l'heure actuelle, ces avions patrouillent au large de nos côtes pour surveiller les activités de pêche, la pollution et les icebergs. Ils participent aussi à des opérations de recherche et de sauvetage. Leur retrait du service signifie que les avions et navires de surveillance du Canada, déjà surchargés, seront réduits à un moment où la surveillance des côtes revêt plus d'importance que jamais.

L'absence d'avions patrouilleurs des côtes rendra plus difficile la dissuasion et le contrôle de la surpêche en eaux canadiennes. L'augmentation du nombre des missions de surveillance des pêches des avions patrouilleurs à grand rayon d'action Aurora pourrait colmater une partie de la

over-used airframe and will leave less time for the patrols for which it was designed. The Department of Fisheries and Oceans intends to compensate to some extent by having small aircraft carry out fisheries patrols under contract. The Committee highly doubts that dedicated fisheries patrol aircraft, crewed by civilians, could effectively replace the versatility of a military coastal patrol aircraft which would be better suited for multi-task operations.

Recommendation No. 1

In view of the ever-increasing importance of the surveillance of Canada's coastline, the Committee recommends that a strong air surveillance capability by the Department of National Defence be not only maintained, but escalated.

The Committee believes that in order to affirm its maritime sovereignty, Canada must maintain its ability to monitor activities under the seas off its coasts. While aerial surveillance and surface ships are the most visible elements of sovereignty protection a capability in the underwater dimension is also essential. Existing arrangements provide undersea surveillance on the East and West coasts. With respect to the Arctic, despite a period of financial restraints, the Committee concurs with the Government's intention to proceed with the development of fixed acoustic sensors to monitor submarine channels.

The stealth of submarines makes them the most effective platform for a wide variety of military and paramilitary activities. The three Oberon-class submarines now in service are an important element of Canada's underwater detection capability, but their age and subsequent restrictions are degrading their effectiveness. Their replacement has been under discussion for some time. If measures are not taken soon, the old boats may have to be taken out of service before the arrival of new ones. Should this happen, Canada would find itself without submarines to bolster the surveillance capabilities of its surface ships and aircraft and would lose the expertise built up by its submarine crews over many years.

Recommendation No. 2

The Committee, therefore, recommends that the decision to acquire new conventionally — powered submarines, appropriate for Canada's requirements, be made without delay in order to ensure the timely replacement of the Oberons.

brèche, mais ceci ajoutera de nombreuses heures de vol à un aéronef déjà très fréquemment utilisé et laissera moins de temps pour les fonctions pour lesquelles il est conçu. Le ministère des Pêches et Océans entend compenser jusqu'à un certain point en faisant faire par contrat des missions de surveillance des pêches par petits avions. Le Comité doute fort que les avions patrouilleurs des pêcheries avec des équipages de civils pourront effectivement remplacer de façon aussi efficace les avions patrouilleurs militaires qui sont mieux nantis pour des opérations multiples.

Recommandation n° 1

Étant donné l'importance toujours grandissante de la surveillance des côtes canadiennes, le Comité recommande donc que nos capacités de surveillance aérienne soient non seulement maintenues, mais aussi augmentées.

Le Comité estime que, pour affirmer sa souveraineté maritime, le Canada doit maintenir sa capacité de surveillance sous-marine dans ses eaux côtières. La surveillance aérienne et les bâtiments de surface sont les éléments les plus visibles de la protection de la souveraineté, mais il est essentiel d'avoir en plus la capacité d'appareiller dans la dimension sous-marine. Les arrangements actuels permettent une surveillance sous-marine sur les côtes est et ouest. En ce qui concerne l'Arctique, malgré la période de restrictions budgétaires, le Comité est d'accord avec l'intention du Gouvernement de procéder avec le développement de détecteurs acoustiques pour contrôler les passages sous-marins.

L'aspect furtif des sous-marins font d'eux les bâtiments les plus doués pour une grande variété d'activités militaires et paramilitaires. Les trois sous-marins de classe Oberon constituent un élément important de nos capacités de surveillance sous-marine, mais leur vieillissement et les restrictions qui en résultent limitent leur efficacité. Il est question depuis longtemps de les remplacer. Si on tarde trop longtemps pour agir, il faudra peut-être les retirer du service avant qu'ils ne soient remplacés. Le Canada se trouverait alors sans les sous-marins dont il a besoin pour renforcer les capacités de surveillance de ses avions et de ses navires de surface et perdrait les compétences que les équipages de ses sous-marins ont acquises au fil des ans.

Recommandation n° 2

Le Comité recommande donc qu'on prenne sans tarder la décision d'acquérir des sous-marins à propulsion conventionnelle, propices aux besoins du Canada, afin d'assurer le remplacement en temps utile des Oberons.

It bears underlining that this Report is meant to provide advice without prejudicing current acquisition programs. The Committee hopes its views will be taken into account in any government decisions affecting Canada's maritime sovereignty capabilities. In the coming months, your Committee will continue to hear testimony from various government departments, non-government experts and other interested Canadians in the preparation of an extensive final Report.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues 10 and 11 which includes this Report*) is tabled.

Respectfully submitted,

Il vaut la peine de souligner que ce rapport a comme but de fournir des conseils à un moment opportun. Le Comité espère que l'on tiendra compte de ses opinions lors de décisions ayant trait aux capacités du Canada en matière de souveraineté maritime. Au cours des prochains mois, le Comité continuera d'entendre les témoignages de divers ministères, d'experts non-gouvernementaux et d'autres Canadiens intéressés afin de préparer un rapport définitif complet.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages pertinents (*fascicule 10 et le fascicule 11 qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

ARNOLD MALONE,

Chairman.

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, DECEMBER 13, 1989

(16)

[Text]

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met at 3:33 o'clock p.m., this day, in Room 371, West Block, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Derek Blackburn, Stan Darling, Maurice Dionne, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone, Fred Mifflin and William Rompkey.

Other Member present: Coline Campbell.

In attendance: From the Library of Parliament: Wolfgang Koerner, Researcher. From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: David Lord, Researcher.

Witnesses: From the Department of Fisheries and Oceans: François Pouliot, Assistant Deputy Minister; Hugh Trudeau, Director, Atlantic Operations; Dennis Brock, Director, Regulations and Equipment; Victor Rabinovitch, Assistant Deputy Minister, International Affairs.

The Committee resumed consideration of Canada's Maritime Sovereignty.

François Pouliot made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 5:00 p.m., the sitting was suspended.

At 5:02 p.m., the sitting resumed *in camera*.

The Committee resumed consideration of a draft interim report.

It was agreed,—That the draft interim report, as amended, be adopted as the Committee's Second Report to the House and that the Chairman be authorized to make such typographical and editorial changes as may be necessary without changing the substance of the report.

It was agreed,—That the Committee print 1,000 copies of its Second Report to the House in bilingual format.

ORDERED,—That the Chairman present the Second Report, as amended, to the House at the earliest possible opportunity.

At 6:00 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Patricia Russell
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 13 DÉCEMBRE 1989

(16)

[Traduction]

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit aujourd'hui à 15 h 33, dans la pièce 371 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence d'Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présents: Derek Blackburn, Stan Darling, Maurice Dionne, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone, Fred Mifflin et William Rompkey.

Autre députée présente: Coline Campbell.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner, attaché de recherche. Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur: David Lord, attaché de recherche.

Témoins: Du ministère des Pêches et des Océans: François Pouliot, sous-ministre adjoint; Hugh Trudeau, directeur, Opérations de pêches dans l'Atlantique; Dennis Brock, directeur, Établissement et application des règlements; Victor Rabinovitch, sous-ministre adjoint, Affaires internationales.

Le Comité poursuit l'examen de la souveraineté maritime du Canada.

François Pouliot fait un exposé et lui et les autres témoins répondent aux questions.

A 17 h, la séance est suspendue.

A 17 h 02, la séance se poursuit à huis clos.

Le Comité reprend l'examen du projet de rapport intérimaire.

Il est convenu,—Que le projet de rapport, modifié, soit adopté et devienne le deuxième rapport du Comité, et que le président soit autorisé à y faire des changements d'ordre typographique et grammatical sans en modifier le fond.

Il est convenu,—Que le Comité fasse imprimer 1,000 exemplaires bilingues de son deuxième rapport à la Chambre.

IL EST ORDONNÉ,—Que le président présente à la Chambre le deuxième rapport, modifié, à la première occasion.

A 18 h, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité
Patricia Russell

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Wednesday, December 13, 1989

• 1533

The Chairman: We are gathered to hear evidence from the Department of Fisheries and Oceans and we are pleased to have you with us today.

We as a committee are, under the auspices of the Committee on National Defence and Veterans Affairs, examining the question of Canada's maritime sovereignty in all its aspects, many of which are non-military but nevertheless involve the protection of Canada and protection of Canadian right. That being the case, we believe there to be an inter-relationship with your department and we are pleased that you have come today.

I would ask that you introduce the members of your panel to the committee. If you have a statement that you wish to make, could you give the committee some indication as to how long that statement might take?

• 1535

Mr. Francois Pouliot (Senior Assistant Deputy Minister, Corporate and Regulatory Management, Department of Fisheries and Oceans): Thank you, Mr. Chairman. I am delighted to be here on behalf of the Department of Fisheries and Oceans. I have with me the assistant deputy minister responsible for international affairs, Mr. Rabinovitch; Mr. Hugh Trudeau, who is responsible for operations in the Atlantic region; and Mr. Dennis Brock, director of our enforcement and surveillance program.

I have circulated a longer statement to members of this committee that addresses the mandate of the Department of Fisheries and Oceans, particularly relating to sovereignty issues, surveillance and enforcement and the resources used to implement this responsibility. I have a very short statement, which I hope would not take more than five minutes.

The magnitude of the surveillance and enforcement responsibility of the Department of Fisheries and Oceans is considerable, because coastal patrol activities around Canada cover one million nautical square miles and the total fishing effort in those areas consists of approximately 180,000 fishing days. The department is responsible for administration and enforcement of 15 acts and 42 regulations designed to conserve and protect Canada's fisheries resources. The complexity of the enforcement role is related to the fact that in order to protect the fish stock catches must be recorded and monitored against the appropriate quota, of which there are almost 800 in the domestic fleet alone.

Canada also has obligations through multilateral and bilateral treaties with several foreign fishing nations which

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mercredi 13 décembre 1989

Le président: Nous sommes réunis pour entendre les représentants du ministère des Pêches et des Océans que nous sommes ravis d'accueillir aujourd'hui.

Notre Comité étudie, sous les auspices du Comité de la Défense nationale et des Affaires des anciens combattants, la question de la souveraineté maritime du Canada, sous tous ses aspects, dont un grand nombre sont civils, mais se rapportent néanmoins à la protection du Canada et de ses droits. Cela étant, nous croyons qu'il existe un lien entre votre ministère et cette protection et c'est pourquoi nous sommes heureux de vous accueillir aujourd'hui.

Je vous demanderais de bien vouloir présenter les membres de votre groupe au Comité. Si vous désirez faire un exposé, pourriez-vous nous dire combien de temps cela vous prendra?

M. François Pouliot (sous-ministre adjoint principal, Services intégrés de gestion et de réglementation, ministère des Pêches et des Océans): Merci, monsieur le président. J'ai le plaisir de représenter le ministère des Pêches et des Océans. Je suis accompagné du sous-ministre adjoint chargé des affaires internationales, M. Rabinovitch; de M. Hugh Trudeau, qui est chargé des opérations dans la région de l'Atlantique, et de M. Dennis Brock, directeur de notre programme d'application des règlements et de surveillance.

J'ai distribué aux membres du comité une déclaration plus longue que celle-ci qui décrit le mandat du ministère, surtout en ce qui concerne la souveraineté, la surveillance et l'application des règlements, de même que les ressources utilisées pour assumer ces responsabilités. Je ferai une déclaration très brève qui ne devrait pas me prendre plus de cinq minutes.

Le ministère des Pêches et des Océans a des responsabilités considérables sur le plan de la surveillance et de l'application des règlements en ce sens qu'il doit patrouiller une superficie d'un million de milles nautiques carrés sur les côtes canadiennes et que dans ces régions, l'effort de pêche représente, au total, environ 180,000 journées de pêche. Le ministère est chargé d'administrer et de faire appliquer 15 lois et 42 règlements visant à conserver et protéger les stocks de poisson du Canada. Ses fonctions sont d'autant plus exigeantes que, pour protéger les stocks, il faut enregistrer les prises et vérifier si elles correspondent aux quotas accordés, lesquels sont au nombre de 800, rien que pour la flotte canadienne.

Le Canada a également des obligations dans le cadre de traités multilatéraux et bilatéraux conclus avec plusieurs

[Texte]

permit their fleets to fish inside Canadian fisheries waters. The foreign fishery on the Atlantic coast within the 200-mile limit involves 12 nations and is managed on a stock-by-stock basis with approximately 80 separate foreign fishing quotas that must be monitored and enforced. Approximately 125 foreign fishing vessels are licensed and monitored in Canadian fisheries on an annual basis. The total foreign fishing effort in the Canadian zone consists of about 6,500 fishing days per year and it is spread out over the continental shelf, which extends beyond the 200-mile limit in an area called the Grand Banks off the Newfoundland coast.

In this latter boundary area, to which the fish migrate both inside and outside the Canadian zone, foreign fishing outside the zone is not well controlled despite efforts of the 12 nations to manage the fisheries on a multilateral basis through the organization called NAFL. Foreign fleets fish for upwards of 20,000 days per year in that area, and this overfishing has resulted in declines of the fish stock, as I am sure members are well aware.

This area is one of the four sensitive boundary areas on the Atlantic coast where foreign fishing efforts occur just outside Canadian fishing waters. The other three areas include the Davis Strait, St. Pierre and Miquelon, and the Georges Banks. The presence of the Department of Fisheries and Oceans in all these boundary areas fulfils not only fisheries management requirements, but also demonstrates Canada's commitment to protecting its sovereign right in these areas. Overfishing and declines in stock outside these boundary areas combine to entice illegal foreign fishing in our waters and to create growing demands on our limited resources.

The foreign fishing fleet on the Pacific coast is concentrated on the narrow continental shelf, which lies well within Canadian fisheries waters. There are, however, two sensitive boundary areas in the north and south of British Columbia, and these are the Dixon Entrance and the Strait of Juan de Fuca. Problems resulting from incursions into these areas are similar to the boundary problems experienced on the Atlantic coast.

Further, the department is one of the few agencies of the Canadian government with a presence in the Arctic and it consequently contributes to Canada's sovereignty objectives. As shown in the documents that were circulated to members of this committee, the department's coastal and protection program is multifaceted and is dependent upon highly-trained staff and integrated use of surveillance and enforcement tools. These include aircraft, patrol vessels, inspection by fisheries officers, and observer coverage on all foreign fishing vessels licensed to fish in Canadian waters. The Department of Fisheries and Oceans has agreements and close working relationships with other enforcement departments in order to augment its own enforcement capacities.

[Traduction]

pays étrangers, qui permettent aux flottes de ces pays de venir pêcher dans les eaux canadiennes. Douze pays pêchent sur la côte Atlantique, à l'intérieur de notre zone de 200 milles. Cette pêche est gérée stock par stock et nous avons environ 80 quotas de pêche étrangers différents à surveiller et à faire respecter. Chaque année, nous devons immatriculer et surveiller environ 125 navires de pêche étrangers. La pêche étrangère dans la zone canadienne représente environ 6,500 jours de pêche par an et elle est répartie sur l'ensemble du plateau continental, qui s'étend au-delà de la limite de 200 milles, dans un secteur appelé les Grands Bancs, au large de la côte de Terre-Neuve.

Dans cette zone limitrophe, le poisson migre des deux côtés de la ligne de démarcation des eaux canadiennes et la pêche étrangère en dehors de cette zone n'est pas suffisamment contrôlée, malgré les efforts déployés par les 12 pays intéressés, pour assurer une gestion multilatérale des pêches dans le cadre de l'organisme appelé l'OPANO. Les flottes étrangères pêchent jusqu'à 22,000 jours par an dans la zone en question et cette surpêche a entraîné une réduction des stocks de poisson, comme tous les membres du Comité le savent certainement.

Cette région est l'une des quatre zones limitrophes de la côte Atlantique où les bateaux étrangers pêchent juste à l'extérieur de la zone de pêche canadienne. Les trois autres secteurs sont le détroit de Davis, Saint-Pierre-et-Miquelon et les Bancs Georges. La présence du ministère des Pêches et des Océans dans toutes ces zones limitrophes répond aux exigences sur le plan de la gestion des pêches et prouve également que le Canada est résolu à protéger sa souveraineté. La surpêche et la réduction des stocks de poisson à l'extérieur de ces zones limitrophes ont pour effet d'inciter les navires étrangers à pêcher illégalement dans nos eaux et d'accroître l'exploitation de nos ressources limitées.

Sur la côte du Pacifique, la flotte de pêche étrangère se concentre sur le plateau continental étroit qui déborde largement sur la zone de pêche canadienne. Toutefois, il y a deux zones limitrophes qui nous posent des problèmes, au nord et au sud de la Colombie-Britannique. Il s'agit de l'Entrée Dixon et du détroit de Juan de Fuca. Les incursions dans ces zones posent le même genre de problèmes que dans les zones limitrophes de l'Atlantique.

D'autre part, le ministère est l'un des rares organismes du gouvernement canadien ayant une présence dans l'Arctique et il contribue donc à protéger la souveraineté du Canada. Comme l'indiquent les documents distribués aux membres du Comité, le programme de surveillance des côtes et de protection du ministère présente de multiples facettes et repose sur un personnel hautement compétent et l'utilisation intégrée d'instruments de surveillance et de coercition. Il s'agit des avions, des navires de patrouille, des inspections effectuées par les agents des pêches et de l'observation de tous les navires de pêche étrangers autorisés à pêcher dans les eaux canadiennes. Le ministère des Pêches et des Océans a conclu des ententes avec d'autres services de surveillance

[Text]

[Translation]

avec qui il travaille en collaboration étroite afin d'être mieux en mesure de faire appliquer les règlements.

• 1540

I will conclude by saying that we anticipate greater demands to be placed on the Department of Fisheries and Oceans to minimize the impact that foreign overfishing has on the Canadian fishing industry. The Canadian industry is experiencing many problems, including overcapacity and declining stocks. In transboundary stock areas, we expect that foreign overfishing will continue to escalate. This is in response to the reduction in foreign allocations. This, combined with the current government restraint program, will continue to make it increasingly difficult for the Department of Fisheries and Oceans to deal with the sovereignty issue.

The Chairman: This is obviously going to be an interesting day for examination, for many reasons.

Mr. Rompkey (Labrador): It is going to be an interesting day. There are no press here, at least none that I recognize.

I am going to say what I am going to say because I think I have to in the context of what is happening. We are asking these questions in the context of the most serious situation we have ever faced in the Atlantic. I think it is worthwhile putting that on the record. I think we have to lay that out there in the beginning.

I have represented my province 17 years in this House. I have never felt the dismay I am feeling now; I have never felt the apprehension I am feeling now. Those of you who represent small communities, whether they are farming communities or fishing communities, will understand what I am talking about. Let us put that out there, right at the beginning, so as to know the context in which we are asking questions. The questions are serious and they have to be answered, not for the sake of publicity, but for the sake of the people who depend on this very important resource.

The kind of answer that came back yesterday is what infuriates people. The answer to my colleague's question was:

As a result of the onset of dusk last evening, it was not possible to continue their pursuit with a view to boarding, in dangerous conditions, this vessel. Therefore, when it entered the U.S. territorial sea, a note of protest was sent to the U.S. government that the State Department in Washington ask that appropriate prosecution be initiated against the U.S. fishing vessel *Concordia*.

That kind of answer is just completely unacceptable. People are not going to accept that you cannot do anything, that you allow ships to get away, and that you allow them to be prosecuted in foreign countries, when a stock that is essential to the economy and social fabric of four provinces of Canada, one-third of the country, is

Pour conclure, nous nous attendons à ce que l'on nous demande d'en faire encore plus pour réduire l'impact de la surpêche étrangère sur le secteur de la pêche canadienne. Notre industrie est aux prises avec de nombreux problèmes et notamment celui de la surpêche et de la réduction des stocks. Nous nous attendons à ce que la surpêche étrangère continue à s'accroître dans les zones limitrophes, et cela à la suite de la réduction des quotas étrangers. Étant donné le programme d'austérité actuel du gouvernement, le ministère des Pêches et des Océans aura donc de plus en plus de difficulté à protéger la souveraineté du Canada.

Le président: Cette séance va être certainement très intéressante, pour de nombreuses raisons.

M. Rompkey (Labrador): En effet. Je ne vois pas de journalistes dans la salle, du moins aucun que je connaisse.

Je vais dire ce que je m'apprête à dire, car j'estime devoir le faire dans les circonstances. L'incident qui vient de se produire est le plus grave auquel nous ayons eu à faire face dans l'Atlantique. Je crois nécessaire de le préciser avant de commencer.

Cela fait 17 ans que je représente ma province à la Chambre. Jamais je n'ai ressenti un tel désarroi, une telle frustration. Ceux d'entre vous qui représentent des petites localités, qu'elles soient habitées par des agriculteurs ou des pêcheurs, comprendront ce que je veux dire. Énonçons les faits, dès le départ, afin de bien préciser dans quel contexte nous posons ces questions. Ce sont des questions graves auxquelles nous voulons obtenir une réponse, non pas pour une question de publicité, mais dans l'intérêt des gens qui vivent de la pêche.

C'est le genre de réponse que nous avons obtenu hier qui fâche énormément les gens. La réponse à la question posée par mon collègue était la suivante:

Comme la nuit était tombée, les autorités canadiennes n'ont pas pu continuer à pourchasser ce navire dans le but de l'arraisonner, les conditions étant trop dangereuses. Par conséquent, lorsque le navire a pénétré dans les eaux territoriales des États-Unis, nous avons envoyé au gouvernement américain une note de protestation demandant que le département d'État, à Washington, intente des poursuites contre le navire de pêche américain *Concordia*.

Ce genre de réponse est absolument inacceptable. Il est inacceptable que nous ne fassiez rien, que vous laissiez des navires se sauver et qu'ils fassent l'objet de poursuites dans un pays étranger alors que des stocks d'une importance cruciale, du point de vue économique et social, pour quatre provinces canadiennes, représentant le

[Texte]

being decimated, is in ruin. That kind of answer is just not acceptable; it will not be accepted.

I am not blaming the officials. I know our officials; they only carry out the rules that are made for them. But can you tell us the rules that govern a naval ship occupying Canadian waters on behalf of the Department of Fisheries and Oceans in pursuit of a foreign vessel illegally in Canadian waters? What are the rules? What are the procedures that ship has to follow?

Mr. Pouliot: I can provide the rules of engagement that apply to the vessels managed by the Department of Fisheries and Oceans. Under the present exceptional circumstances, the Department of National Defence is providing us with a platform because we do not have any operating ships at the moment due to the strike. This platform is managed by the Department of National Defence. I am afraid I do not feel competent to tell you their rules on engagements.

• 1545

Mr. Rompkey: Can we get somebody before the committee who is competent to answer the questions? I do not see a more fundamental or serious or important question. We have the god-damned fish stock in ruin, we have a naval vessel that cannot stop it, and I want to know why. I want to know the Canadian rules governing it, and why we cannot enforce our own jurisdiction in our own god-damned waters. That is what I want to know.

The Chairman: Is there any response?

Mr. Pouliot: Mr. Chairman, the rule applying to us and I understand to the Department of National Defence is that everything is done with great concern, to make sure the lives and safety of the Canadian people on board these vessels are not put at risk. Discretion is left to the skipper of the vessel to decide if any operation is putting his personnel at risk. I understand this may be what led the skipper, at night and under a sea that was not very calm, to decide not to attempt a boarding party because in his judgment he would have been putting the lives of Canadians at risk.

Mr. Rompkey: I am going to let my colleague follow up, Mr. Chairman, but I think this is a line of questioning we want to pursue.

Mr. Mifflin (Bonavista—Trinity—Conception): Mr. Chairman, I would like to make a point of order. I think my colleague would like me to take part of his 10 minutes.

Mr. Rompkey: I am not sure of the procedure.

The Chairman: The procedure you refer to is yesterday, when we were under special time constraints. Today we are again, and I will ask members to be efficient, but that

[Traduction]

tiers du pays, se trouvent décimés, anéantis. Voilà une réponse tout à fait inacceptable.

Je n'adresse aucun reproche aux autorités canadiennes. Je les connais, elles se contentent d'appliquer le Règlement établi à leur intention. Mais pouvez-vous nous dire quelles sont les directives données à un navire patrouillant les eaux canadiennes au nom du ministère des Pêches et des Océans et poursuivant un navire étranger qui pêche illégalement dans les eaux canadiennes? Quelles sont les règles? Quelle est la marche à suivre?

M. Pouliot: Je peux vous fournir les règles d'engagement s'appliquant aux navires du ministère des Pêches et des Océans. Étant donné la situation exceptionnelle dans laquelle nous nous trouvons actuellement, le ministère de la Défense nationale met ses navires à sa disposition, parce que les nôtres sont immobilisés à cause de la grève. Ces services relèvent du ministère de la Défense nationale et j'ai bien peur de ne pas pouvoir vous dire quelles sont ces règles à l'égard des engagements.

M. Rompkey: Quelqu'un pourrait-il répondre à ces questions? Il s'agit, selon moi, de la question la plus fondamentale, la plus grave, la plus importante qui soit. Nos stocks de poissons sont décimés et je voudrais savoir pourquoi notre navire n'a pas pu remplir sa mission. Je voudrais savoir quelles sont les règles qui s'appliquent dans les circonstances et pourquoi nous ne pouvons pas faire respecter notre souveraineté dans nos propres eaux. Voilà ce que je voudrais savoir.

Le président: Quelqu'un peut-il répondre à cela?

M. Pouliot: Monsieur le président, notre ministère, comme le ministère de la Défense nationale, je crois, part du principe qu'il ne faut pas mettre en danger la vie et la sécurité des Canadiens qui se trouvent à bord de ces navires. C'est au capitaine du bateau qu'il revient de décider si certaines opérations risquent ou non de mettre son équipage en danger. Comme il faisait nuit et que la mer était assez agitée, c'est sans doute pour cette raison que le capitaine a décidé de ne pas tenter d'arraisonner le navire parce qu'à son avis cela aurait mis en danger la vie de l'équipage canadien.

M. Rompkey: Monsieur le président, je vais céder la parole à mon collègue, mais je crois que nous allons continuer à poser des questions de cet ordre.

M. Mifflin (Bonavista—Trinity—Conception): Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je crois que mon collègue désire me céder une partie de ses dix minutes.

M. Rompkey: Je ne suis pas certain de la marche à suivre.

Le président: Nous l'avons fait hier, parce que nous étions à court de temps. Nous le sommes encore aujourd'hui et je demanderais aux députés d'être brefs,

[Text]

is because we have another matter with two or three attachments to take care of, and we have a vote at 6 p.m. in the House tonight. We might move to Mr. Mifflin to conclude the time, take 10 minutes, and then go on to Mr. Blackburn from there.

Mr. Rompkey: But we will want to come back for a second round on this issue.

The Chairman: I think that should happen too.

Mr. Mifflin: I am not going to use the word "mislead", but I am sure our witness made a statement he may wish to reconsider, on the basis that the *Concordia* was an exceptional set of circumstances. I remind witnesses and my colleagues that the utilization of Her Majesty's Canadian warships is quite a common thing in fisheries patrol. Although I do not have the ship days in my head now, I remember sitting down in 1977 with my boss, Admiral Boyle, to work out the number of ship days we could do. So without contradicting the witness, this is not an exceptional circumstance. I suggest that the strike of the Coast Guard is an unintentional red herring. The use of Her Majesty's Canadian warships in fisheries patrol is quite a common thing. Our commanding officers are quite practised and they are very familiar with the circumstances.

To set the record straight, the commanding officer has discretion, of course. But the set of rules of engagement are escalated, and how far you get with the rules of engagement depends on the circumstances. There are a number of factors, including weather, and it would be impossible to go through them here. The witness and I are probably on the same wavelength on that one. I have had the advantage of having been in that set of circumstances, so I hope what I say is partly instructive to the committee.

The commanding officer of a ship basically does what he is told, but the rules of engagement sometimes involve messages back and forth, to give those who make the rules of engagement more cognizant of what should be done. In other words, it is a two-way communication.

• 1550

Let me tell you what rules of engagement are. They are what you do to achieve what you want to achieve. When I was in the business, the rules of engagement for a Canadian warship—and as the deputy commander of Maritime Command, I was adamant that these were the rules—were that you will use the minimum force possible to achieve what it is you want to achieve.

If you want to arrest the vessel, you start by appearing on the horizon. You get closer to it. You work up to legal intimidation, if you like. If the vessel is illegally in Canadian waters, fishing illegally or otherwise breaking Canadian laws by doing something wrong, you then escalate. You then bring an armed party up on the quarter deck and you make sure that the skipper of that fishing

[Translation]

mais c'est parce que nous avons deux ou trois autres questions à régler et que nous avons un vote à 18 heures, à la Chambre, ce soir. Nous pourrions laisser la parole à M. Mifflin 10 minutes, après quoi ce sera le tour de M. Blackburn.

M. Rompkey: Mais nous voulons poser une deuxième série de questions à ce sujet.

Le président: C'est sans doute ce que nous allons faire.

M. Mifflin: Je ne dirais pas que le témoin a cherché à nous induire en erreur, mais je suis certain qu'il voudra revenir sur sa déclaration dans laquelle il a dit que les circonstances de l'incident étaient exceptionnelles. Je rappellerais aux témoins et à mes collègues qu'il est assez fréquent d'utiliser des bateaux de guerre de la Défense pour patrouiller les zones de pêches. Je n'ai pas le nombre de jours-navire en tête, mais je me souviens d'avoir discuté avec mon patron, l'amiral Boyle, en 1977, du nombre de jours-navire que nous pouvions consacrer à cette tâche. Par conséquent, ces circonstances n'ont rien d'exceptionnel. La grève de la garde côtière sert uniquement à détourner l'attention. Il est assez fréquent d'utiliser les bateaux de guerre de la Défense nationale pour patrouiller les zones de pêche. Nos capitaines ont l'habitude de ce genre de situation.

Bien sûr, c'est au capitaine de décider des mesures à prendre, mais il y a une série de règles d'engagement à suivre, et cela en fonction des circonstances. Plusieurs facteurs entrent en ligne de compte, notamment les conditions météorologiques, il serait impossible d'énoncer ici toutes les règles. Le témoin et moi-même sommes probablement sur la même longueur d'onde à ce sujet. J'ai eu l'avantage de me trouver dans ce genre de situation et j'espère que mes propos éclaireront quelque peu le Comité.

Le capitaine d'un navire suit les ordres, mais les règles d'engagement prévoient un échange de messages, ce qui permet à celui qui doit les appliquer de mieux savoir ce qu'il y a lieu de faire. Autrement dit, il y a une communication bilatérale.

Je vais vous dire en quoi consistent les règles d'engagement. C'est ce que l'on fait pour obtenir le résultat que l'on veut obtenir. Quand j'étais dans la marine, les règles d'engagement pour un navire de guerre canadienne—et à titre de commandant adjoint du commandement maritime, j'étais inflexible à ce sujet—consistaient essentiellement en ceci: il fallait recourir à la force minimale nécessaire pour obtenir le résultat que l'on s'était fixé.

Quand on veut arrêter un navire, on commence par apparaître à l'horizon. On se rapproche. On exécute toutes les manoeuvres d'intimidation légales, si l'on peut dire. Si le navire en question se trouve illégalement dans les eaux canadiennes, si son équipage pratique illégalement la pêche ou contrevient d'une autre façon à la loi canadienne, on procède alors à une escalade de

[Texte]

vessel sees your armed party. Then you turn out your sea boat and he thinks maybe you are going to have a boarding party. Then you finally resort to a shot across his bow. Most fishing vessels stop when they hear a 3-inch 50 or a 3-inch 70 or even an FN, which does not make a lot of noise but has effect. Then, if it does not stop, you shoot its rudder off so that the ship cannot be navigated. Then you might shoot its propellers off so it cannot make headway. If you have resolved to stop that vessel with a warship, it can be done.

What I do not know in the case of the *Concordia* is what the sea conditions were. A commanding officer is within his right to say that he does not consider boarding achievable within the reasonable circumstances of safety. I do not know if that was the case.

Mr. Chairman, I think the frustration that obviously I have and my colleagues have. . . Why are we not more aggressive in enforcing these rules to the point of being more aggressive than less aggressive? I understand diplomacy and I understand all the other bits and pieces. My concern, and I am speaking now as the member from Bonivista—Trinity—Conception more than I am as a member of this committee—

The Chairman: Let us have a response to that, okay.

Mr. Pouliot: First of all, I would like to say, Mr. Chairman, that I certainly did not want to mislead members of this committee. Indeed, the Department of National Defence does contribute to help in the area of fisheries surveillance in both the Atlantic and the Pacific. We have in fact a standing agreement with the Department of National Defence, whereby they provide us with free utilization of their ships for 60 ship-days on the Atlantic and 30 ship-days on the Pacific. That is a regular agreement, which we utilize when we have the need for it from time to time.

I was referring to the fact that because of the strike now, we have none of our vessels out there doing fisheries patrol and therefore we are relying entirely at the moment on National Defence. This was the purpose of my comment.

When it comes to enforcement of the rules of engagement for the vessels of National Defence, we follow pretty closely the rules the member has indicated; i.e., we approach the fishing vessel, we try to enter into radio contact with them and indicate that we intend to board the vessel and conduct an inspection. We also show signs through flags and other light systems in case the radio communication does not seem to function, and so on and so forth.

[Traduction]

l'intimidation. On fait monter sur le pont un groupe armé et l'on s'assure que le capitaine de ce bateau de pêche a bien aperçu cette troupe armée. Enfin, on tire un coup de semonce devant sa proue. La plupart des capitaines de bateau de pêche arrêtent leur navires lorsqu'ils entendent la détonation d'un canon de calibre 3.50 ou 3.70 ou même d'un fusil FN, qui ne fait pas beaucoup de bruit mais qui fait son effet. Ensuite, si le navire ne s'arrête toujours pas, on tire dans son gouvernail pour l'empêcher de se diriger. On peut ensuite tirer dans ses hélices afin de l'empêcher d'avancer. Quand on a décidé d'arrêter un bateau de pêche avec un navire de guerre, il est possible de le faire.

Ce que j'ignore, dans le cas du *Concordia*, c'est quelles étaient les conditions météorologiques. Un officier commandant a le droit de dire qu'à son avis l'arraisonnement n'est pas réalisable dans des conditions de sécurité raisonnables. J'ignore si tel était le cas.

Monsieur le président, je comprends la frustration que mes collègues et moi-même ressentons évidemment en l'occurrence. Pourquoi n'appliquons-nous pas ces règles plus rigoureusement, au point d'être plutôt trop agressifs que pas assez? Je comprends les exigences de la diplomatie et tout cela. Ce qui m'inquiète, et je parle en ce moment plutôt à titre de député de Bonavista—Trinity—Conception qu'en tant que membre de ce comité. . .

Le président: Permettons d'abord au témoin de répondre à la question.

M. Pouliot: Premièrement, je tiens à dire, monsieur le président, que je n'avais assurément pas l'intention d'induire en erreur les membres du comité. Le ministère de la Défense nationale nous prête son concours pour aider à la surveillance des pêches tant dans l'Atlantique que dans le Pacifique. En fait, il existe entre notre ministère et le ministère de la Défense nationale une entente qui prévoit que le MDN nous accorde l'utilisation gratuite de ses navires pour 60 jours-navire dans l'Atlantique et 30 jours-navire dans le Pacifique. Il s'agit d'une entente courante à laquelle nous faisons appel de temps à autre selon les besoins.

J'ai dit qu'à cause de la grève, aucun de nos navires n'est actuellement affecté à la patrouille des pêches; par conséquent, nous devons compter exclusivement sur la Défense nationale en ce moment. Voilà ce que je voulais dire.

Pour ce qui est de l'application des règles d'engagement pour les navires de la Défense nationale, nous suivons d'assez près les règles que le député a énoncées, c'est-à-dire que nous approchons du bateau de pêche, nous tentons d'entrer en communication radio avec le capitaine de ce bateau et nous lui faisons savoir que nous avons l'intention d'aborder et d'effectuer une inspection. Nous utilisons aussi la signalisation par drapeaux et par signaux lumineux, au cas où la communication radio serait défectueuse, etc.

[Text]

At that point the skipper and the fisheries officers are allowed, with the authorization of our regional director—if it is in Newfoundland or in Nova Scotia from the region—to put the 15-calibre gun on its pedestal in order to demonstrate to the fishing vessel that we have power to incapacitate a ship.

The Chairman: That was done.

Mr. Pouliot: The gun is mounted at that point with the authority of the regional director general on the recommendation of the fisheries officer who is on board and the skipper who is on board.

The Chairman: Was that done in the incident we are talking about?

Mr. Pouliot: No, I am talking about the DFO vessels, which normally would not have guns on them; they would have to be mounted. The gun is mounted at the point where the skipper feels it has to be done in order to show determination and strength. When it comes to firing warning shots, then there has to be—this is in our written rules of engagement—consultation with Ottawa, and the Deputy Minister of Fisheries and Oceans is the one who has the authority to allow the boat to fire warning shots. It is normally done after consultation with the Department of External Affairs and the Privy Council Office.

• 1555

Mrs. Campbell (South West Nova): How long does that take?

Mr. Blackburn (Brant): The war is over by that time.

Mr. Pouliot: Generally we can do it quite rapidly, as we have demonstrated in the past.

The Chairman: Was that consultation sought?

Mr. Pouliot: It was, but as I repeat in that case we were not following the same rules. The rules were the DND rules and I cannot answer to what exactly their rules are, I am afraid.

In the last incident with the *Concordia* the initiative was with DND to decide to fire or not and they followed their own engagement rules. But we were consulted, yes indeed.

The Chairman: Do any of our witnesses know what the DND engagement rules are? Mr. Trudeau?

Mr. Hugh Trudeau (Director, Atlantic Operations, Department of Fisheries and Oceans): No, I do not.

The Chairman: None of you know the DND engagement rules? Any one?

Mr. Mifflin: On a point of order, Mr. Chairman, may I respectfully suggest to yourself and the committee that we may wish to ask the witnesses to produce for the

[Translation]

À ce moment-là, les capitaines et les agents des pêches sont autorisés, avec la permission de notre directeur régional, celui de Terre-Neuve ou de Nouvelle-Écosse, selon le cas, à installer le canon de calibre 15 sur son affût afin de montrer à l'équipage du bateau de pêche que nous avons la capacité de mettre leur bateau hors d'état de manoeuvrer.

Le président: C'est ce qu'on a fait.

M. Pouliot: À ce moment-là, le canon est installé avec l'autorisation du directeur général régional, sur recommandation de l'agent des pêches qui se trouve à bord et du capitaine.

Le président: Est-ce qu'on l'a fait dans le cas qui nous intéresse?

M. Pouliot: Non, je parle des navires du MPO qui, normalement, ne sont pas équipés de canons en batterie; il faut les installer. Le canon est mis en batterie au moment où le capitaine juge qu'il faut le faire pour faire étalage de détermination et de force. Pour ce qui est de tirer des coups de semonce, nos règles d'engagement prévoient qu'il faut consulter Ottawa. Le sous-ministre des Pêches et des Océans est habilité à autoriser l'équipage à tirer des coups de semonce. Cela se fait normalement après consultation du ministère des Affaires extérieures et du Bureau du conseil privé.

Mme Campbell (South West Nova): Combien cela prend-il de temps?

M. Blackburn (Brant): Quand on obtient l'autorisation, la guerre est finie.

M. Pouliot: En général, cela peut se faire très rapidement, comme nous en avons déjà fait la preuve dans le passé.

Le président: A-t-on procédé à cette consultation?

M. Pouliot: On l'a fait, mais je répète qu'en l'occurrence, nous ne suivions pas les mêmes règles. Les règles en vigueur étaient celles du MDN et je crains de ne pouvoir préciser quelles sont exactement ces règles.

Dans l'affaire du *Concordia*, c'est le MDN qui devait prendre l'initiative et décider de tirer ou non, et il a observé ses propres règles d'engagement. Mais il est certain que nous avons été consultés.

Le président: Est-ce que l'un des témoins sait quelles sont les règles d'engagement du MDN? Monsieur Trudeau?

M. Hugh Trudeau (directeur des Opérations de l'Atlantique, ministère des Pêches et Océans): Non, je l'ignore.

Le président: Aucun d'entre vous ne connaît les règles d'engagement du MDN? Personne?

M. Mifflin: J'invoque le règlement, monsieur le président. Je voudrais faire une proposition au Comité et à vous-même. Nous pourrions demander aux témoins de

[Texte]

committee a document which details the chronology of this particular incident? Because I do believe there are some lessons that would be very instructive to the committee on the demonstration of maritime sovereignty. I think it is a perfect test case.

The Chairman: I am sure that meets with the consensus of the committee—

Mr. Hicks (Scarborough East): It is imperfect, in that it was only DND, and they had to go under DND rules of engagement this time. The perfect example would have been had there been no strike and this had happened.

Mr. Mifflin: Mr. Chairman, the DND vessel was acting on behalf of DFO, and there is a slight difference between the rules of engagement, but when the escalation reaches a certain point the lead agency is DFO in consultation with External Affairs—a technical point.

Mr. Ferland (Portneuf): On the same point of order,

on demande au ministère des Pêches et des Océans de nous donner les règles qu'il suit lorsqu'il s'agit d'intervenir. Je veux obtenir les règles de la GRC, de Transports Canada, du ministère des Pêches et des Océans et du ministère de la Défense nationale lorsqu'il s'agit d'arraisonner un navire qui vient voler notre matière première, en l'occurrence le poisson.

The Chairman: Basically, what the committee will be wanting to know is who is in charge here, and what trail does a set of commands follow in order to cause the protection of the sovereignty of Canadians, and in this case as it would apply to a fishing incident. That has used up a fair amount of our time for a set of questions and points of orders, but I recognize Mr. Blackburn.

Mr. Blackburn: My first 10 minutes will be on points of order and then I will get into my questions.

The Chairman: It is a good trick; just try it.

Mr. Blackburn: Obviously this incident is tailor-made in a way for our deliberations as a committee right now because we are vitally concerned about all these new enemies and not some new enemies that are impinging upon our sovereignty and security—namely, the illegal entry of drugs into our country, illegal immigration, toxic waste dumping, and of course fisheries protection. There are others as well.

Driving to work the other morning, I was listening to CBC interviewing a fisherman from the Nova Scotia south shore. He said that on any given day of the fishing season he can stand on his jetty, if it is a clear day, and see foreign vessels—by that he meant American—on the horizon, and he can call any number of government departments, he said Coast Guard, Fisheries and Oceans,

[Traduction]

préparer à l'intention du Comité un document énumérant dans l'ordre chronologique tous les détails de cette affaire. En effet, je suis convaincu que ce serait très instructif pour le Comité comme illustration du dossier de la souveraineté maritime. Je pense que c'est l'exemple parfait.

Le président: Je suis certain qu'il y a consensus à cet égard. . .

M. Hicks (Scarborough-Est): C'est un cas imparfait dans le sens que c'est le MDN qui était impliqué et qu'il a fallu cette fois-là observer les règles d'engagement du MDN. L'exemple aurait été parfait s'il n'y avait pas eu grève.

M. Mifflin: Monsieur le président, le navire du MDN agissait au nom du MPO. Il y a peut-être de légères différences dans les règles d'engagement des deux organismes, mais à partir d'un certain point, l'initiative incombe de toute façon au MPO, en consultation avec les Affaires extérieures. C'est un détail technique.

M. Ferland (Portneuf): Au sujet du même rappel au règlement,

we are asking the Department of Fisheries and Oceans to give us the rules it follows when it has to intervene. I want to have the rules of the RCMP, of Transports Canada, of the Department of Fisheries and Oceans and of the Department of National Defence with regard to boarding a ship that is stealing our resources, in this case fish.

Le président: Essentiellement, ce que le comité veut savoir, c'est qui était responsable en l'occurrence et quelle est la filière hiérarchique à suivre pour assurer la protection de la souveraineté canadienne, dans ce cas à l'occasion d'un incident de pêche. Nous avons déjà consacré pas mal de temps à une série de questions et de rappel au Règlement, mais j'accorde la parole à M. Blackburn.

M. Blackburn: Je vais d'abord passer 10 minutes à invoquer le Règlement, après quoi je poserai mes questions.

Le président: Vous n'oseriez pas nous faire ça.

M. Blackburn: Il est évident que cet incident survient à point nommé; il cadre parfaitement avec les travaux de notre comité puisqu'à l'heure actuelle, nous avons de très profondes inquiétudes au sujet d'une série de problèmes nouveaux et moins nouveaux qui viennent porter atteinte à notre souveraineté et à notre sécurité, nommément le trafic de drogues, l'immigration illégale, le rejet de déchets toxiques et bien sûr la protection des pêches. Il y a d'autres préoccupations également.

En me rendant au bureau l'autre jour, j'écoutais à la radio une interview d'un pêcheur de la côte sud de la Nouvelle-Écosse. Il disait que tous les jours, pendant la saison de pêche, il n'avait qu'à aller sur le quai pour apercevoir à l'horizon, pourvu que le temps soit clair, des navires étrangers, et il entendait par là des navires américains. Il ajoutait qu'il avait beau téléphoner à tous

[Text]

and get absolutely nothing from them. Those are the words of a Canadian fisherman so upset with declining fish stocks—and I am no expert in this, we have people here from Atlantic Canada—due to overfishing and overfishing by foreigners. He watches this happening in front of him, and there is no action.

• 1600

Are you so understaffed, are you so confused, are you lacking in so many assets, is the red tape so tight and throttling that you cannot get your act together? Whose fault is it? It is somebody's fault. I do not want you to pass the buck. I want you to come clean and tell us who you think is a fault here. How many people and departments are not doing their work, and how can it be improved upon?

Mr. Pouliot: There is always room for improvement in any initiative run by humans. If we had more resources we would do a better job. Our feeling is that we are well equipped to do what we have to do, and that we are doing more than a reasonable job.

We have patrol boats, airplanes and helicopters as I described in the note circulated to members. We have a ship on Georges Bank and we have almost permanently a ship on the nose and tail of the Grand Banks of Newfoundland. We have one to one and a half patrols per week going over these areas spotting ships that might be committing infractions.

We think we have the situation well under control. At the moment, with the strike going on, we are a bit thin, but we are doing our best and the Department of National Defense is doing their best to help us out. Under normal circumstances, particularly with the new airplanes coming, we are well equipped and we have the situation reasonably well under control.

Mr. Blackburn: What new airplanes?

Mr. Pouliot: With the disappearance of the Tracker airplanes a few years ago, we started to equip ourselves with more modern equipment. This includes modern airplanes with much more sophisticated radar and computer equipment on board which helps us keep track of vessels. We now have instant information about the vessels and what they are licensed to do in Canadian waters. This particular airplane, now used extensively over the Grand Banks, is proving to be a competent and helpful piece of equipment.

Mr. Blackburn: What is the name of this new plane?

[Translation]

les services gouvernementaux, la Garde côtière, Pêche et Océans, etc, et qu'il n'obtenait absolument aucun résultat. Voilà ce que disait un pêcheur canadien qui s'inquiète énormément de la baisse des stocks de poissons—et je ne prétends pas être expert en la matière, mais nous avons ici des représentants de la région de l'Atlantique—baisse attribuable à la surpêche et à la surpêche par des étrangers. Tout cela se passe sous son nez et personne ne fait rien.

Manquez-vous tellement d'effectifs, êtes-vous tellement pris au dépourvu, manquez-vous tellement de ressources, la paperasserie est-elle tellement écrasante que vous ne sachiez plus où donner de la tête? À qui est la faute? Il faut bien que quelqu'un soit en faute. Je ne veux pas que vous renvoyiez la balle à quelqu'un d'autre. Je veux que vous mettiez cartes sur table et que vous nous disiez qui est en faute en l'occurrence. Combien de personnes et de ministères ne font pas leur travail et comment peut-on améliorer la situation?

M. Pouliot: Il y a toujours place pour de l'amélioration dans toute entreprise. Si nous avions davantage de ressources, nous pourrions faire du meilleur travail. Nous estimons que nous sommes bien équipés pour faire ce que nous avons à faire et que nous obtenons des résultats plus qu'honorables.

Nous avons des navires, des avions et des hélicoptères de patrouille, comme je le précise dans la note que je vous ai fait transmettre. Nous avons un navire dans le Banc Georges et nous avons, pratiquement en permanence, des navires aux deux extrémités des Grands bancs de Terre-Neuve. Nous patrouillons en moyenne une fois à une fois et demie par semaine dans ces régions pour dénicher les navires qui pourraient être en infraction.

Nous croyons avoir la situation bien en main. À l'heure actuelle, étant donné la grève qui est en cours, nos ressources sont quelque peu mises à l'épreuve, mais nous faisons de notre mieux et le ministère de la Défense nationale fait ce qu'il peut pour nous aider. Dans des circonstances normales, en particulier avec l'arrivée des nouveaux avions, nous sommes bien équipés et nous avons la situation raisonnablement bien en main.

M. Blackburn: Quels nouveaux avions?

M. Pouliot: Avec la mise au rancart des appareils de type *Tracker*, il y a quelques années, nous avons commencé à nous équiper d'appareils plus modernes. Nous avons notamment fait l'acquisition d'avions équipés de radars beaucoup plus perfectionnés et pourvus de matériel informatique qui nous aident à suivre tous les navires. Nous pouvons maintenant obtenir instantanément des renseignements sur les navires et ce qu'ils sont autorisés à faire en eaux canadiennes. L'avion dont je parle et qui est maintenant utilisé abondamment dans la région des Grands Bancs, s'est révélé bien adapté à cette tâche et très utile.

M. Blackburn: Comment s'appelle ce nouvel appareil?

[Texte]

Mr. Pouliot: It is a King Beechcraft.

Mr. Blackburn: Are they privately owned or are they—

Mr. Pouliot: It is privately owned by a Newfoundland company and it is chartered by DFO.

Mr. Blackburn: Is this the way of the future? As the Trackers are mothballed are you going to contract out surveillance to the private sector?

Mr. Pouliot: Our intention is to contract out to the private sector in order to get the best technology available, and to get more for our money.

Mr. Blackburn: How many of these new planes do you have in operation?

Mr. Pouliot: We have, at the moment, one fixed-wing plane, which is operating—

Mr. Blackburn: One for all of Atlantic Canada?

Mr. Pouliot: No, for Newfoundland only. We have the Trackers until the end of the fiscal year, and we are using them extensively over the gulf and the Scotia-Fundy region.

Mr. Blackburn: How many Trackers do you have right now at your disposal? How many can you call up?

Mr. Pouliot: I have no idea, except that we are able to conduct one to one and a half patrols per week. I do not know how many bodies—

Mr. Blackburn: Is that \$28 million going to put as many airplanes in the air after the Trackers are gone? Is your surveillance going to be as good as it was when you had all those Trackers flying around?

• 1605

Mr. Pouliot: Our assessment at the moment, sir, is that this will allow us to escalate the number of patrols and possibly to double it.

Mr. Blackburn: For \$28 million?

Mr. Pouliot: Yes, sir, because it is over a period of four years.

Mr. Blackburn: That is \$7 million a year. You are going to get more aircraft patrolling more often for \$7 million a year than you have been getting from all those Trackers.

Mr. Pouliot: Yes, sir. This is our expectation, unless we have a total surprise when we go tendering in a few weeks from now. Our understanding of the current cost on the market is that we are going to be able not only to replace the time we have had with Tracker utilization, but also to increase this patrol time.

Mr. Blackburn: What are you paying for that one airplane now?

[Traduction]

M. Pouliot: C'est un *King Beechcraft*.

M. Blackburn: S'agit-il d'avions privés ou bien. . .

M. Pouliot: Il appartient à une compagnie privée de Terre-Neuve et il est nolisé par le MPO.

M. Blackburn: Est-ce ce que l'avenir nous réserve? Au fur et à mesure que les *Trackers* sont mis au rancart, vous allez confier la surveillance par contrat au secteur privé?

M. Pouliot: Notre intention est de confier la surveillance par contrat au secteur privé afin d'obtenir la meilleure technologie disponible et d'en avoir plus pour notre argent.

M. Blackburn: Combien de ces nouveaux avions sont opérationnels?

M. Pouliot: Nous avons actuellement un appareil à voile fixe. . .

M. Blackburn: Un seul pour tout le Canada de l'Atlantique?

M. Pouliot: Non, pour Terre-Neuve seulement. Nous disposons des *Trackers* jusqu'à la fin de l'année financière et nous nous en servons de façon intensive dans le golfe et dans la région de Scotia-Fundy.

M. Blackburn: De combien de *Trackers* disposez-vous à l'heure actuelle? Sur combien pouvez-vous compter?

M. Pouliot: Je n'en ai pas la moindre idée, mais je sais que nous sommes en mesure d'effectuer des patrouilles au rythme d'une à une et demie par semaine. J'ignore combien de personnes. . .

M. Blackburn: Est-ce que les 28 millions de dollars dont vous disposez vont vous permettre d'avoir recours à autant d'avions après la mise au rancart des *Trackers*? Votre surveillance sera-t-elle aussi bonne qu'elle l'était lorsque vous aviez tous les *Trackers* à votre disposition?

M. Pouliot: À l'heure actuelle, monsieur, nous prévoyons que cela nous permettra d'augmenter le nombre de patrouilles et peut-être même de le doubler.

M. Blackburn: Avec 28 millions de dollars?

M. Pouliot: Oui, parce que ce montant est étalé sur quatre ans.

M. Blackburn: C'est-à-dire sept millions de dollars par année. Vous aurez davantage d'avions qui feront un plus grand nombre de patrouilles avec sept millions de dollars par année qu'avec tous les *Trackers*.

M. Pouliot: Oui, monsieur. C'est ce que nous prévoyons, à moins que nous ayons une surprise totale lorsque nous lancerons l'appel d'offres dans quelques semaines. D'après notre évaluation du coût actuel sur le marché, nous pourrions non seulement remplacer le temps de vol que nous avions avec les *Trackers*, mais augmenter le temps de vol des patrouilles.

M. Blackburn: Combien payez-vous actuellement pour cet avion?

[Text]

Mr. Pouliot: I would rather refrain from that, if I may, because this is confidential commercial information.

Mr. Blackburn: That is going to be the problem on the Hill from now on too. When you contract out to the private sector, every bloody answer we get is going to be that it is confidential, and there go the facts. We are here to ascertain the facts. I want your answer. What are you paying for that aircraft now?

Mr. Pouliot: We pay the Department of National Defence \$1,800 per hour for Tracker airplanes when it extends beyond the free time they give us. It is not much more for what we pay the private sector at the moment, if this could satisfy the member.

Mr. Blackburn: I would like to know how you add up all that free time you are getting from DND. Is that thrown in there too?

Mrs. Campbell: What free time?

Mr. Blackburn: It is 420 hours or something for the Trackers, is it not? Incidentally, on a point of order, could we some time in the near future get a complete breakdown of the present costs of aerial surveillance and what the projected costs will be when the Trackers are taken out of service—the complete financial story here?

Mr. Pouliot: I would like to suggest that it is in the document I circulated to members of this committee, Mr. Chairman.

Mr. Blackburn: When did we get it? Just now?

Mr. Pouliot: Page 23 gives you the time that we are getting from the Department of National Defence: for the Atlantic 900 hours free; for the Pacific 540 hours; and we get another 800 hours free, which are called multi-task in the sense that they are not only for the purpose of fishery surveillance, but also for related duties such as ice surveillance. Our purchase of private airplanes off Newfoundland is for 806 hours and is costing us \$2 million. Then from time to time we need to charter some small airplanes in the St. Lawrence Gulf region for 360 hours for \$180,000. We have two helicopters, one of which is operating out of St. John's, Newfoundland, and another one out of Yarmouth, Nova Scotia. These two are giving us 1,600 hours for \$3 million.

Mr. Blackburn: Who owns this charter company?

Mr. Pouliot: It is a company called Atlantic Airways, sir.

Mr. Blackburn: Did it have any relationship previously with either the Department of Fisheries and Oceans, DND, or the Coast Guard?

[Translation]

M. Pouliot: Je préférerais m'abstenir de répondre à cette question, car il s'agit d'un renseignement commercial confidentiel.

M. Blackburn: Voilà le problème qui se posera désormais sur la Colline. Quand vous accordez des contrats au secteur privé, on nous répondra à tout coup que c'est confidentiel. Voilà les faits qui s'envolent en fumée. Nous sommes ici pour obtenir les faits. Je veux une réponse. Combien payez-vous actuellement pour cet avion?

M. Pouliot: Nous payons au ministère de la Défense nationale 1,800\$ l'heure pour les avions *Tracker* lorsque nous dépassons le temps de vol gratuit que le MDN nous accorde. Nous ne payons pas beaucoup plus au secteur privé à l'heure actuelle, si cette réponse peut satisfaire le député.

M. Blackburn: Je voudrais savoir comment vous comptabilisez le temps de vol gratuit que vous obtenez actuellement du MDN. Est-ce que c'est comptabilisé dans ces tableaux?

Mme Campbell: Quel temps de vol gratuit?

M. Blackburn: Il y a environ 420 heures pour les *Trackers*, n'est-ce pas? Soit dit en passant, en guise de rappel au Règlement, pourrions-nous obtenir bientôt une ventilation complète du coût actuel de la surveillance aérienne et des coûts projetés lorsque les *Trackers* seront mis hors service? Nous voudrions avoir toutes les données financières.

M. Pouliot: Je signale que tout cela figure dans le document que j'ai fait remettre aux membres du Comité, monsieur le président.

M. Blackburn: Quand l'avons-nous obtenu? On vient de nous le remettre?

M. Pouliot: À la page 23, vous trouverez le temps que nous obtenons du ministère de la Défense nationale: pour l'Atlantique, 900 heures gratuites; pour le Pacifique, 540 heures; et nous obtenons encore 800 heures gratuites que l'on qualifie de tâches multiples dans le sens qu'il ne s'agit pas seulement de surveillance des pêches, mais aussi d'autres tâches comme la surveillance des glaces. Nous achetons 806 heures de vol d'avions privés au large de Terre-Neuve au coût de deux millions de dollars. En outre, nous devons de temps à autre nolisier de petits avions dans la région du Golfe du Saint-Laurent; à ce chapitre on trouve 360 heures au coût de 180,000\$. Nous avons deux hélicoptères, dont l'un a sa base d'opération à St. John's, à Terre-Neuve, et l'autre à Yarmouth, en Nouvelle-Ecosse. Pour les deux, nous avons 1,600 heures au coût de trois millions de dollars.

M. Blackburn: Qui possède cette compagnie de location d'avions?

M. Pouliot: C'est une compagnie qui s'appelle *Atlantic Airways*.

M. Blackburn: Avait-elle auparavant des liens quelconque avec le ministère des Pêches et océans ou la Garde côtière?

[Texte]

Mr. Pouliot: Not to my knowledge, sir.

The Chairman: I think there is still a question that remains: If the equipment is as capable as you indicate it to be and if the training and the staff are all available in levels that are adequate, then why did the ship in the incident of a day ago get away? Why was it not apprehended? Was it simply a decision? If so, who made the decision to let it go back to American port?

Mr. Pouliot: As you know and as the information will demonstrate when we circulate to you the chronology of the events, all the attempts at our disposal were made to induce the captain of this fishing vessel to stop and accept a boarding party for inspection. He refused to stop and decided to take evasive action. Eventually the Department of National Defence boats served warning shots. He still decided not to stop.

• 1610

I understand he was taking evasive action in the night without any running lights on, which could have led to some accidents. At that point the skipper decided not to go any further, because in his view he would be putting the lives of either the people aboard the fishing boat or his own people in danger.

I also understand that at that point the National Defence vessel had received indications the American Coast Guard vessel was waiting right at the American line to take up the pursuit and eventually board the American vessel. Therefore at that point it was decided to stop.

The Chairman: You are saying it was the skipper's decision to let the ship move back to an American port.

Mr. Pouliot: The skipper's decision is to decide at what point he can or cannot risk the lives of his crew, as I said earlier, or those of the American fishing boat.

Mr. Hicks: A lot of my questions have been answered, because I wanted to shift into your present capabilities and discuss what fleet you have available and so on, and we have bounced that around pretty well.

Back to page 23, "private charter" is an aircraft, is it? You charter it for 360 hours for \$180,000.

Mr. Pouliot: That is correct.

Mr. Hicks: But that would be only \$500 an hour.

Mr. Pouliot: Yes, it is a much smaller and less sophisticated airplane and it is only used from time to time in the Gulf of St. Lawrence, where we do not need sophisticated equipment as we do for the Nova Scotia or Newfoundland regions.

[Traduction]

M. Pouliot: Pas à ma connaissance.

Le président: Je pense qu'il y a encore une question qui reste en suspens: si le matériel est aussi bon que vous le dites et si les effectifs et la formation sont suffisants, alors pourquoi le navire a-t-il réussi à s'échapper hier? Pourquoi ne l'a-t-on pas arrêté? Est-ce le résultat d'une décision qui a été prise? Si c'est le cas, qui a pris la décision de laisser le navire retourner à un port américain?

M. Pouliot: Comme vous le savez et comme vous le constaterez lorsque nous vous ferons parvenir la chronologie des événements, on a fait tous les efforts possibles pour inciter le capitaine de ce bateau de pêche à s'arrêter et à accepter d'être arraisonné. Il a refusé de s'arrêter et a décidé de tenter de s'échapper. A un moment donné, les bateaux du ministère de la Défense nationale ont tiré des coups de semonce. Le capitaine a quand même refusé de s'arrêter.

Si j'ai bien compris, il cherchait à s'échapper en pleine nuit, tous feux éteints, ce qui aurait pu provoquer des accidents. A ce moment-là, le capitaine a décidé de ne pas aller plus loin parce qu'il était d'avis qu'il mettrait en danger la vie de l'équipage du bateau de pêche et de son propre navire.

Je crois savoir également qu'à ce moment-là, le navire de la défense nationale avait été averti qu'un navire de la garde côtière américaine attendait juste de l'autre côté de la frontière américaine pour reprendre la poursuite et arraisonner le bateau américain. C'est pourquoi on a décidé à ce moment-là d'arrêter la poursuite.

Le président: Vous dites que c'est le capitaine qui a décidé de laisser le bateau s'échapper et retourner à un port américain.

M. Pouliot: La décision du capitaine consiste à décider à quel moment il met en danger la vie de son équipage ou, comme je le disais, de l'équipage du bateau de pêche américain.

M Hicks: On a déjà répondu à beaucoup de mes questions. En effet, je voulais vous interroger sur vos effectifs actuels, le type de matériel dont vous disposez, etc. Or on a déjà discuté de tout cela.

Je reviens à la page 23 du document. A la rubrique «affrètement du secteur privé», il s'agit d'un avion, n'est-ce pas? Vous l'affrêtez pour 360 heures au coût de 180,000\$.

M. Pouliot: C'est exact.

M. Hicks: Mais cela donne seulement 500\$ l'heure.

M. Pouliot: Oui, c'est un avion beaucoup plus petit et moins perfectionné; on s'en sert seulement de temps en temps dans le golfe du Saint-Laurent, où l'on n'a pas besoin de matériel aussi perfectionné qu'au large des côtes de la Nouvelle-Écosse ou de Terre-Neuve.

[Text]

Mr. Hicks: I am not familiar with the King Beechcraft either. I guess I should be. It is a twin-engine?

Mr. Blackburn: Is it a jet?

Mr. Trudeau: No, it is a turboprop.

Mr. Hicks: It would have two pilots and then a crew to man the sophisticated equipment.

Mr. Trudeau: The way this particular aircraft is configured, it has a pilot, a co-pilot, and a navigational officer; and there is another officer who operates the computer equipment as part of the flight crew. In addition there is seating for two fisheries officers, who were on board at the time.

Mr. Hicks: And this is the type of aircraft you are going to lease in the future. Has the Department of Fisheries and Oceans considered acquiring its own additional fleet, rather than leasing?

Mr. Pouliot: Yes, we have looked at it, sir, and it is not seen as being cost-efficient. There are times when we do not need extensive air coverage. There is also the whole problem of maintenance of these aircraft. We do not have the personnel to do this. In the old days, when it was done by the Department of National Defence, it was fine. But we do not have the resources, personnel or otherwise, really to be able to sustain our own aircraft.

Mr. Hicks: Even with the additional budget of \$7 million per year and your increased capabilities to lease, we still will not have sufficient surveillance capabilities to do the job I am sure you really would like to do. Is that true?

Mr. Pouliot: I am a senior civil servant and I have to share the purpose of the government of exercising restraint in everything we do. I am satisfied that with what we get we can do a reasonable job and meet the expectations of the government.

Mr. Hicks: If the armed forces continue to upgrade their equipment, such as the new Canadian patrol frigates, and with the acquisition of EH101 helicopters in three or four years, do you see additional agreements and additional surveillance being carried out by the Department of National Defence on your behalf in addition to your leasing?

Mr. Pouliot: I should say that despite the fact that the Trackers will be mothballed, we will still be getting some help from the Department of National Defence, particularly with the Aurora aircraft. This Aurora aircraft will keep flying. As indicated on page 23, it is being used at the moment for our purposes and it will still be

[Translation]

M. Hicks: Je ne connais pas bien, moi non plus, l'appareil King Beechcraft. Je suppose que je devrais le connaître. S'agit-il d'un bimoteur?

M. Blackburn: Est-ce un avion à réaction?

M. Trudeau: Non, c'est un avion à turbo-propulseurs.

M. Hicks: Je suppose que l'équipage est composé de deux pilotes, plus une équipe pour s'occuper du matériel informatique perfectionné.

M. Trudeau: La composition de l'équipage de cet appareil est la suivante: un pilote, un copilote, un officier navigateur et un autre officier, qui fait partie de l'équipage et qui s'occupe du matériel informatique. En outre, deux places sont réservées à des agents des pêches, qui étaient à bord à ce moment-là.

M. Hicks: Et c'est ce type d'avion que vous allez nolisier à l'avenir. Le ministère des Pêches et océans a-t-il envisagé d'acheter ses propres appareils, au lieu de les louer?

M. Pouliot: Oui, nous avons étudié la question, et nous avons conclu que ce ne serait pas avantageux du point de vue ratio avantages/coût. A certaines époques de l'année, nous n'avons pas besoin de nombreuses patrouilles aériennes. Il y a aussi le problème de l'entretien de ces appareils. Nous n'avons pas le personnel voulu pour le faire. Autrefois, lorsque l'entretien était assuré par le ministère de la Défense nationale, tout allait bien. Mais nous n'avons pas les ressources humaines ou autres pour pouvoir vraiment entretenir nos propres appareils.

M. Hicks: Même avec le budget additionnel de 7 millions de dollars par année et votre capacité accrue pour ce qui est de l'affrètement d'appareils, nous n'aurons toujours pas la capacité de surveillance voulue pour faire le travail aussi bien que vous voudriez le faire, j'en suis certain. N'est-ce pas?

M. Pouliot: Je suis un cadre supérieur de la Fonction publique et je dois faire miens les objectifs du gouvernement pour ce qui est des restrictions dans tous les volets de nos activités. J'ai la conviction qu'avec les ressources que l'on met à notre disposition, nous pouvons faire raisonnablement bien notre travail et répondre aux attentes du gouvernement.

M. Hicks: Si les Forces armées continuent d'améliorer leur équipement, notamment en faisant l'acquisition des nouvelles frégates de patrouille canadiennes et aussi en achetant, dans trois ou quatre ans, des hélicoptères de type EH101, envisagez-vous de conclure de nouvelles ententes pour confier des tâches accrues de surveillance au ministère de la Défense nationale en votre nom, outre les patrouilles que vous effectuez vous-même?

M. Pouliot: Je dois préciser que bien que les Trackers seront mis au rancart, nous continuerons de bénéficier d'une certaine aide de la part du ministère de la Défense nationale, notamment au moyen des avions de type Aurora. L'avion Aurora va rester en activité. Comme nous le disons à la page vingt-trois, nous continuons à

[Texte]

available. We are very happy about this and it is extremely helpful.

• 1615

In the future, if the Department of National Defence is equipped to help us out, we would certainly welcome this kind of co-operation and try to work out arrangements with them.

The Chairman: Who else uses the King Beechcraft? I presume that a private owner does not have a plane sitting there only for the use of fisheries.

Mr. Trudeau: To the best of my knowledge, it also flies for ice reconnaissance purposes—I believe probably for Environment Canada, but I am not absolutely sure of that. It has also done some work for the oil industry, when the oil industry is operating off there, basically doing ice reconnaissance work.

Mr. Hicks: Several drug smugglers.

The Chairman: Is most of its other work for government, or is most of it private? How does that balance?

Mr. Trudeau: This would be information that would be proprietary to that firm. I understand that this particular aircraft is flying primarily for us right now. I would expect under the new contract arrangement, with whoever should win that contract, that we would have at least one and possibly two dedicated aircraft which would fly exclusively for us.

The Chairman: Right. Then that leads me to this question. The contract is there for iceberg surveillance, or for oil companies, or DND, or whoever may be leasing the planes at some moment in time. What assurance do we have, in a sense for the protection of the sovereignty of Canada, that aircraft are ready to go to work when we need them?

Mr. Pouliot: Our contract stipulates that we get a certain number of hours per week. Maybe I should have made that point to the member a few minutes ago. One advantage of dealing with a private company is that when one aircraft is down, you can insist on having another one in order to meet your obligations. Whereas if we owned it, we may not have another aircraft to take over immediately.

The contract stipulates that the company has to provide a number of hours to our needs. Because it is a surveillance function, we do not have a regular pattern of flying. Obviously, a regular pattern would defeat the purpose. Every week we define a different pattern of flight, a different day, a different time of the day. This is done by our people in the region who know the conditions. It also depends at times on the weather of

[Traduction]

nous en servir, et il va rester à notre disposition. Il nous est très utile, et nous en sommes très contents.

A l'avenir, si le ministère de la Défense nationale est équipé pour nous aider, nous sommes tout à fait prêts à collaborer avec lui et à essayer de trouver des modalités d'action.

Le président: Qui d'autre utilise le *King Beechcraft*? J'imagine que le propriétaire privé n'immobilise pas en permanence un avion pour les pêches.

M. Trudeau: Pour autant que je sache, il effectue aussi des vols de reconnaissance de la banquise, probablement pour Environnement Canada, mais je n'en suis pas absolument certain. Il effectue aussi des vols pour l'industrie pétrolière quand elle est active dans cette région, surtout des vols de reconnaissance sur l'état de la glace.

M. Hicks: Il y a des trafiquants de drogue.

Le président: Le reste de ce travail est-il effectué essentiellement pour le gouvernement ou pour le secteur privé? Comment est-il réparti?

M. Trudeau: Je pense que c'est l'entreprise qui devrait vous fournir ces renseignements. Je crois savoir que nous sommes les principaux utilisateurs de cet avion actuellement. Quel que soit le bénéficiaire du nouveau contrat que nous signerons, je pense qu'il faudrait qu'il prévoie au moins un et éventuellement deux avions exclusivement à notre disposition.

Le président: Bon. Ceci m'amène à ma question suivante: Pour l'instant, cet avion peut servir à la surveillance des icebergs ou effectuer les missions pour des compagnies pétrolières, pour le MDN ou pour quiconque le loue à un moment donné. Quelle garantie avons-nous, du point de vue de la protection de notre souveraineté, que nous pouvons disposer de cet avion à tout moment si nous en avons besoin?

M. Pouliot: Notre contrat stipule que nous disposons d'un certain nombre d'heures par semaine. J'aurais peut-être dû le préciser tout à l'heure. L'avantage de traiter avec une compagnie privée, c'est que si un avion est immobilisé, vous pouvez exiger d'en avoir un autre pour respecter les conditions du contrat, alors que si nous étions propriétaires de notre avion, nous n'en aurions peut-être pas d'autre pour le remplacer immédiatement en cas d'immobilisation.

Le contrat stipule que la compagnie doit nous garantir un certain nombre d'heures. Comme il s'agit d'une fonction de surveillance, nous n'avons pas d'horaire de vols réguliers. Ce serait évidemment une absurdité. Chaque semaine, nous choisissons un horaire différent, un jour différent, un moment différent de la journée. Les gens que nous avons dans la région et qui connaissent bien les conditions font ce choix. Cela dépend aussi de la

[Text]

course. So every week we task this aircraft differently in order to surprise—if I may say so—possible offenders.

The Chairman: You say a certain number of hours. Would you share the number of hours with the committee?

Mr. Trudeau: The number of hours depends on what the rate finally ends up being on an hourly basis. You are aware of what our budget is. The current budget I think provides us with something in the order of about 500 or 600 hours in Newfoundland, but we would expect that to increase to well over 1,000 hours per year. We would have, with that kind of tasking, at least one dedicated aircraft. In fact, it could be as high as two dedicated aircraft, depending on what the hourly rate is. We are in that bidding process right now.

The Chairman: Mr. Ferland, about seven minutes.

M. Ferland: Messieurs les témoins, à la page 18 de votre document, vous dites que votre Service possède 84 unités. Est-ce que ces 84 unités sont opérationnelles en ce moment? Vous avez 50 unités de plus de 15 tonnes et 34 unités plus petites. Est-ce que ces 84 unités sont opérationnelles au moment où on se parle?

• 1620

M. Pouliot: Autant que je sache, les 84 unités sont opérationnelles. Certaines de ces unités sont de petites unités et ne peuvent pas aller à plus de quelques milles de la côte.

M. Ferland: Lorsque vous parlez d'une unité opérationnelle, est-ce que vous parlez d'une unité dont l'équipage peut répondre à un appel en deçà d'une heure?

M. Pouliot: C'est certainement le cas des petites unités, mais ce n'est pas toujours le cas des plus grosses unités. Certaines des grosses unités n'ont qu'un équipage. Donc, on ne peut pas toujours démarrer au moment où on le voudrait.

M. Ferland: À la page 26 de votre document, vous dites que vous avez 530 jours-navires en Atlantique et 68 jours-navires dans le Pacifique, pour un total de 598 jours-navires. Comme vous avez 84 unités et 598 jours-navires, chacune de vos unités opère 7 jours par année. Est-ce que mon calcul est exact? Ce n'est pas drôle. C'est triste!

M. Pouliot: Vous avez raison d'une certaine manière, mais vous n'avez pas raison en ce sens que les jours dont on parle sont les jours en haute mer pour les grosses unités.

M. Ferland: Si je ne comptais que vos grosses unités, j'arriverais peut-être à dix jours au lieu de sept jours, mais il reste un fait: elles ne sont pas opérationnelles 365 jours par année.

Vous nous avez dit au départ que vous étiez responsables d'un million de kilomètres carrés. Je

[Translation]

météo, évidemment. Par conséquent, nous changeons toutes les semaines nos plans de vol pour prendre par surprise, si je puis dire, les contrevenants éventuels.

Le président: Vous parlez d'un certain nombre d'heures. Pourriez-vous nous dire combien?

M. Trudeau: Cela dépend du tarif horaire final. Vous connaissez notre budget. Notre budget actuel nous permet de disposer de 500 ou 600 heures à Terre-Neuve, mais nous espérons pouvoir passer à nettement plus de 1,000 heures par an. Dans ces conditions, nous pourrions disposer au moins d'un avion entièrement à notre disposition. En fait, nous pourrions même en avoir deux si le taux horaire le permet. Nous procédons actuellement à un appel d'offres.

Le président: Monsieur Ferland, à peu près sept minutes.

Mr. Ferland: Gentlemen, on page 18 of your brief, you mention that your service owns 84 units. Are all those 84 units operational at this very moment? You have 50 units of over 15 tons and 34 smaller ones. Are all these 84 units operational at this very moment?

Mr. Pouliot: As far as I know, those 84 units are operational. Some of them are smaller units and have to stay within a few miles from the coast.

Mr. Ferland: When you talk about an operational unit, do you mean that the crew can be mustered up within one hour?

Mr. Pouliot: That is certainly true for smaller units, but not necessarily so for larger ones. Some of the larger units have only one crew, and therefore they cannot always leave when you would like them too.

Mr. Ferland: On page 26 of your brief, you mention 530 vessel-days in the Atlantic and 68 vessel-days in the Pacific, for a total of 598 vessel-days. Since you have 84 vessels and 598 vessel-days, each of your vessel operates 7 days per year. Am I right? This is not funny. It is awfully sad!

Mr. Pouliot: You are right in a way, but you are mistaken in that the days we are talking about are the days spent in the high seas by larger units.

Mr. Ferland: Even if I only took those large vessels into account, I might get a total of ten days instead of seven, but the fact is that they are not operational 365 days per year.

You told us in the beginning that your control extended over one million square kilometers. I should

[Texte]

suppose qu'avec un million de kilomètres carrés, vous avez de quoi occuper cinquante unités douze mois par année, 365 jours par année.

M. Pouliot: Je vous suggère de regarder à l'annexe 8 du document que je vous ai remis, qui vous donne le nombre de jours en mer pour chacune de nos grosses unités. Vous verrez qu'on en fait une utilisation très importante. Je peux même vous dire, et j'en suis très fier, que lors d'une étude comparative récente avec le ministère des Transports, on a constaté que nos vaisseaux étaient utilisés plus fréquemment que les bateaux du ministère des Transports. Notre ministère est celui qui utilise ses bateaux le plus fréquemment.

M. Ferland: Vous me rassurez. Quand je fais le total de la flotte civile que nous possédons au Canada, je vois que nous avons 323 unités. J'inclus les neuf unités de la GRC, les 230 unités de la garde côtière et les 84 unités que vous possédez. La marine canadienne en a 20, et je préfère ne pas vous dire dans quel état elles sont. Je peux cependant vous dire que j'ai la conviction que les seuls équipages qui soient capables d'arraisonner un navire sont les équipages de la Défense nationale, et je vais vous dire pourquoi.

Si vous avez suivi les nouvelles dernièrement, vous avez vu qu'aux États-Unis, on a dégagé le territoire en un rien de temps. Greenpeace a eu un coup de pied dans le côté et est rentré au port. Ils ont fait leur travail. J'aurais aimé que l'on fasse la même chose dans le cas du pirate qui est venu chercher notre poisson et que l'on protège vraiment nos côtes.

Je ne veux pas dire que vous ne faites pas votre travail, mais plus j'avance dans ce dossier, plus je me rends compte qu'il y a un paquet de ministères qui sont responsables de la souveraineté canadienne, qu'ils sont tous heureux de protéger le même million de kilomètres carrés, mais que la coordination entre chacun de ces ministères-là est drôlement lourde et compliquée. Si je transposais les conditions dans lesquelles vous travaillez aux corps policiers, je dirais qu'un policier qui est à la porte d'une banque où un hold-up se commet doit d'abord téléphoner à son chef de police pour lui demander s'il peut intervenir. C'est ce que vous avez déclaré tout à l'heure en disant: Si je dois arraisonner un navire, je dois d'abord téléphoner à mon patron qui, lui, appelle la Défense nationale, qui, elle, appelle les Affaires extérieures. Avant que l'ordre ne redescende, le gars a eu le temps de revenir chez lui.

La réalité est celle-là. En tant que citoyen canadien, je peux vous dire que je ne me sens absolument pas rassuré par ce que j'entends dans cette salle depuis quelques semaines. Je ne veux pas dire que vous ne faites pas votre travail. On vous a donné des cadres à l'intérieur desquels vous devez fonctionner; mais je me rends compte que les cadres sont tellement rigides que nos eaux sont loin d'être protégées.

[Traduction]

think one million square kilometers is quite sufficient to keep 50 vessels busy twelve month a year, 365 days a year.

Mr. Pouliot: May I refer you to annex 8 of our brief which provides the number of sea-days for each of our large vessels. You can see that they have a high rate of operation. I can even tell you, and I am very proud of it, that a recent comparison with the Department of Transport showed that our vessels were used on a more frequent basis than those of the Department of Transport. Our department has the higher rate of operation of its vessels.

Mr. Ferland: You make me feel better. When I look at the civilian fleet of Canada, I see that we have 323 vessels. Those include the nine vessels of the RCMP, the 230 vessels of the coast guard and the 84 vessels that you own. The Canadian navy has 20, and I better not tell you about their present condition. All I can say is that I firmly believe that the only crews that could board a ship are the National Defence crews and I am going to explain why.

If you followed the news lately, you know that the United States cleared up their territory in no time. Greenpeace got a kick in the side and headed home. They did their homework. I wish we could have done the same with those pirates which came to snatch away our fish, and I wish we would really protect our coastline.

I do not mean you do not do your work properly, but the more I look into this matter, the more I realize that we have a whole batch of departments which are responsible for Canadian sovereignty, which are all happy to be protecting the same million square kilometers, but that the co-ordination of all those departments is very slow and cumbersome. Supposing the same conditions would apply to police forces, a police officer witnessing a holdup in a bank would have to call his chief first before taking action. This is what you said earlier when you said: if I had to board a ship, I must first call my boss who calls National Defence which calls External Affairs. By the time the order comes back down, the guy has had plenty of time to get back home.

Those are the facts. As a Canadian citizen, I can tell you that all I have been hearing for the past few weeks has not made me feel any better at all. I am not saying that you do not do your job. You have been provided with a set of guidelines within which you have to operate; but I realize that those guidelines are so tight that our waters are far from being protected.

[Text]

[Translation]

• 1625

Mr. Pouliot: I would like to add a comment to what the member has said. I do understand the example he is using with the American Coast Guard and how it reacted to the presence of a vessel the other day in American waters. But I would also like to tell this committee that we have frequent consultations with the Coast Guard. The American Coast Guard is asked to enforce not only fisheries but also drug issues and a number of other issues related to American sovereignty. The result, as admitted by the Coast Guard itself, is that it can give only 25% of its time to fisheries enforcement.

Our vessels, as described in this annex, are out there and they give almost 100% to fisheries enforcement. When they do not, it is because they are involved in search and rescue activities. If we want to go the American way, this may be the price we would pay—that the fleet would give only a small proportion of its time to fisheries issues, and the rest to other issues.

The Chairman: Had it been a Canadian ship in American waters, would they have been able to stop us and would they have stopped us and taken us to an American port, or would they have allowed us to come back to a Canadian port?

Mr. Victor Rabinovitch (Assistant Deputy Minister, Department of Fisheries and Oceans): Of course it would all depend on the situation, and you are asking a hypothetical question; the situation is really very hypothetical. There are very few instances I am aware of where a Canadian vessel has been suspected of fishing illegally and where an American vessel has given chase. There have been a number of incidents involving disputed zones. That is a special situation. I am trying to think of a case on the Great Lakes, where in the end the Americans requested assistance from Canadian authorities in a manner that was quite similar to what arose just recently in the Gulf of Maine.

Mr. Blackburn: They used to shoot at us on Lake Erie.

The Chairman: Order, please.

Mr. Blackburn: On more than one occasion. Point blank. I know, because I used to sail down there.

The Chairman: I have signals from four persons who want to ask questions. I would propose that we allow four minutes per person, so that means sharp, snappy, efficient ones. I will ask the witnesses to bear in mind their responses and put them in parallel with the length of question they get, but there is four minutes. Starting then with Campbell, Darling, Fretz and Mifflin and... right, your wrap-up sir.

Mr. Rompkey: I had indicated too, I thought, that I wanted a second round.

M. Pouliot: Permettez-moi d'ajouter un mot à ce qu'à dit le député. Il cite l'exemple de la garde côtière américaine et de sa réaction à la présence d'un navire dans les eaux américaines l'autre jour. Je le comprends parfaitement. Mais j'aimerais aussi préciser que nous avons des consultations fréquentes avec la garde côtière. La garde côtière américaine est chargée du maintien de l'ordre non seulement en ce qui concerne les pêches, mais aussi en matière de trafic de drogue et dans divers d'autres domaines liés à la souveraineté américaine. Par conséquent, comme le reconnaît elle-même la Garde côtière, elle ne peut consacrer que 25 p. 100 de son temps aux activités de pêche.

Comme nous le disons dans notre annexe, nos navires consacrent pratiquement 100 p. 100 de leur temps au respect de la réglementation des pêches. S'ils ne le font pas, c'est uniquement parce qu'ils sont utilisés pour des opérations de recherche et de sauvetage. Si nous voulons imiter l'exemple des Américains, c'est peut-être le prix à payer, nous ne pourrions plus consacrer qu'une petite partie de notre temps aux questions de pêche, et nous consacrerions l'essentiel de notre temps à d'autres problèmes.

Le président: S'il s'était agi d'un bateau canadien dans les eaux américaines, auraient-ils pu l'arrêter, l'auraient-il arraisonné et amené dans un port américain, ou l'auraient-ils autorisé à revenir dans un port canadien?

M. Victor Rabinovitch (Sous-ministre adjoint, ministère des Pêches et Océans): Tout dépend évidemment de la situation, et vous posez une question hypothétique. Il est très rare qu'un navire canadien ait été suspecté de pêcher illégalement et pris en chasse par les Américains. Il y a eu divers incidents dans des zones contestées. C'est un cas particulier. J'essaie de penser à une affaire qui s'est produite dans les Grands Lacs, et où finalement les Américains ont demandé l'aide des autorités canadiennes un peu comme ce qui s'est passé tout récemment dans le Golfe du Maine.

M. Blackburn: Dans le lac Érié, ils nous tiraient dessus.

Le président: A l'ordre.

M. Blackburn: Et plus d'une fois, à bout portant. Je le sais, parce que j'y naviguais.

Le président: Quatre personnes me font signe qu'elles veulent poser des questions. Je vous propose de donner quatre minutes à chacune, pour des questions précises, directes et efficaces. Je vais demander aux témoins d'avoir autant de rigueur dans leurs réponses, car il ne nous reste que quatre minutes. D'abord Campbell, puis Darling, Fretz et Mifflin et... oui, vous pouvez conclure.

M. Rompkey: J'avais dit aussi que je voulais intervenir au second tour.

[Texte]

The Chairman: Three minutes for Campbell.

Mrs. Campbell: The Americans do not have a fishery patrol like we do—yes or no?

Mr. Pouliot: That is correct. They use the American Coast Guard.

Mrs. Campbell: And we actually have a fishery patrol to enforce our groundfish management plan in our 200-mile limit. That is correct, yes?

Mr. Trudeau: Yes.

Mrs. Campbell: When you start talking about the foreign and you start talking about trying to stop a foreign vessel, do you think it would be more impressive to the U.S. people if it was our navy doing it or our coast guard, because they understand that?

Mr. Trudeau: I would suggest the experience over the past couple of days would indicate it is not any more impressive.

Mrs. Campbell: From a point of view that we did not do very well in that one.

The \$28 million for your enforcement, would you like to break it down between foreign enforcement and Canadian enforcement?

Mr. Pouliot: I do not have the breakdown for this with me now, but I would be happy to provide it to members of the committee. This would be tentative because it is a budget and also because we are going out for tendering; therefore, we do not yet have the fine figures as to what each element of it is going to cost.

• 1630

Mrs. Campbell: So you are going to provide that to the committee, and perhaps I could get a copy of that.

Having said that, I am interested in knowing how many foreign prosecutions—and I do not want to get into that, but in terms of navy prosecutions, let us go to the Canadian Navy and Coast Guard prosecution of foreigners—all our ships that are available to stop the foreigners from being offensive to us. I think when it comes to the United States, before you can prosecute you have to have some agreement between countries, so you send a diplomatic note.

I think your group was before another committee not too long ago when you said the note had gone out, but I have never heard that you ever prosecuted after that the violation, I think last summer, in our waters, where you chased somebody, you caught them, and it does not go anywhere.

Mr. Rabinovitch: If I may, we have a number of areas where there are difficulties for enforcement, some where they are less difficult in a sense—for example, the nose and the tail of the Grand Banks, where we are dealing with the high seas meeting the Canadian fisheries zone. In that area, with a combination of air surveillance and sea

[Traduction]

Le président: Trois minutes pour Campbell.

Mme Campbell: Les Américains n'ont pas de patrouille des pêches comme la nôtre, n'est-ce pas?

M. Pouliot: Non, c'est exact. Ils se servent de la garde côtière américaine.

Mme Campbell: Et nous avons une patrouille des pêches chargée de faire respecter la réglementation des pêches de poissons de fond dans la limite des 200,000\$, n'est-ce pas?

M. Trudeau: Oui.

Mme Campbell: Quand il est question d'essayer d'arraisonner un bateau étranger, pensez-vous que les Américains seraient plus impressionnés si c'était notre marine nationale ou notre garde côtière qui intervenait, parce qu'ils comprennent ce genre de langage?

M. Trudeau: D'après ce qui s'est passé au cours des deux derniers jours, je ne crois pas que ce serait plus impressionnant.

Mme Campbell: Parce que nous n'avons pas été très brillants à cette occasion.

Quelle est la part des 28,000,000\$ dont vous disposez qui est utilisée pour faire respecter la réglementation par les Canadiens et par les étrangers?

M. Pouliot: Je n'ai pas la ventilation, mais je pourrais volontier vous la communiquer. Il ne s'agirait que d'une estimation provisoire, car nous parlons d'un budget et que nous procédons à des appels d'offres; nous n'avons donc pas les chiffres définitifs du coût de chaque élément.

Mme Campbell: Vous allez donc communiquer cela au Comité, et je pourrais peut-être en avoir un exemplaire.

Cela dit, ce qui m'intéresse, ce sont les poursuites à l'étranger, et sans entrer dans le détail, je voudrais avoir une idée du nombre de poursuites intentées par la Marine et par la Garde côtière canadienne à l'égard de vaisseaux étrangers, des actions de nos navires visant à réprimer des actions illégales de la part de navires étrangers. Je crois que dans le cas des États-Unis, pour tenter des poursuites il faut une entente entre les deux pays, et donc l'envoi d'une note diplomatique.

Je crois que votre groupe a déclaré il n'y a pas longtemps à un autre comité que vous aviez effectivement envoyé une note diplomatique, mais je n'ai jamais entendu dire que vous aviez ensuite intenté des poursuites après cette violation de nos eaux territoriales l'été dernier je crois, quand vous avez pris en chasse et arraisonné un navire. Les choses se sont arrêtées là.

M. Rabinovitch: Si vous le permettez, il y a des secteurs où notre travail est plus difficile à accomplir et d'autres où il est plus facile, par exemple aux deux extrémités des Grands Bancs, où nous avons une zone de pêche canadienne en haute mer. Dans ce secteur, en combinant la surveillance aérienne et la surveillance maritime, face

[Text]

surveillance, with the increased attention we have given in the last three or four years to surveillance there and also with the increasing fines because of the recent amendments to the Coastal Fisheries Protection Act, we have achieved some very, very significant convictions and very large-scale fines that have been levied, in the area of \$500,000 to \$750,000 in the way of fines.

In the case of the Gulf of Maine, where we are dealing not with high seas meeting the Canadian zone, but rather with two zones meeting each other, and where we are dealing with only one foreign country, the United States, where fishing stocks are in poor shape and therefore there is very great temptation by American fishermen to try to make a living by coming over and fishing in our better-managed stocks—and this is the greatest proof of the pudding, that they want to eat our fish—the difficulty of enforcement becomes somewhat greater because it is easier to make the get-away.

Once a vessel is charged in the United States it is being charged under the American legislation, the U.S. Lacey Act. I believe, Mr. Chairman, the member was referring to a charge that had been made by American authorities under their legislation. In fact, in the case in question a conviction was obtained, and the maximum fine was levied by the American courts, the maximum fine being, unfortunately, \$10,000 U.S., as compared to a potential maximum fine under Canadian legislation of \$750,000 Canadian.

Therein lies one of the key problems, which is a foreign policy problem rather than a defence or sovereignty problem. The foreign policy problem is that there is a weakness in American fines and the willingness of the American authorities to lay fines or establish fines through their legislation comparable to Canadian fines. That is a weakness that has to be overcome through American action.

Mrs. Campbell: Just for the sake of information for the committee, that helicopter cannot go into foreign surveillance; it cannot go as far as the Georges Bank area, so it is not doing any role of international sort of surveillance.

I want to know how much you pay extra to one of those persons we saw on newsreels that get ready with a gun on one of your boats. How much do you pay them to carry a gun—an extra \$50 a month?

Mr. Pouliot: I am not aware that we pay an extra salary or a bonus for this—

Mrs. Campbell: Yes, you do.

Mr. Pouliot: —but I stand to be corrected.

Mr. Trudeau: Yes, there is a bonus that is paid. It is \$50 a month during the months they are assigned to that active duty.

Mrs. Campbell: To shoot an American.

Mr. Blackburn: What are they, bounty hunters?

[Translation]

au renforcement de nos activités depuis trois ou quatre ans et à l'imposition d'amendes beaucoup lourdes grâce aux récentes modifications apportées à la Loi sur la protection des pêcheries côtières, nous avons obtenu des condamnations très, très importantes, et des amendes très lourdes ont été imposées, des amendes de l'ordre de 500,000\$ à 750,000\$.

Dans le cas du Golfe du Maine, il ne s'agit pas vraiment de la limite entre la zone canadienne et la haute mer, mais de la jonction de deux zones, et nous n'avons affaire qu'à un pays étranger, les États-Unis, dont les stocks de pêche sont en piteux état. Les pêcheurs américains sont donc fortement tentés de venir gagner leur vie dans nos eaux en pêchant les poissons de nos stocks, qui sont mieux gérés; la preuve, c'est qu'ils viennent chercher notre poisson, et dans ce cas là le maintien de l'ordre est moins facile parce qu'ils peuvent plus facilement s'enfuir.

Si des poursuites sont intentées contre un navire aux États-Unis, elles le sont en vertu de la Loi américaine, la Loi Lacey. Je crois que la député parlait il y a un instant de poursuites intentées par les autorités américaines en vertu de leurs lois. En fait, dans l'affaire en question, il y a eu une condamnation, et les tribunaux américains ont imposé l'amende maximale prévue, cette amende maximale n'étant malheureusement que de 10,000\$ américains contre les 750,000\$ canadiens que prévoit notre législation.

C'est là l'un des problèmes clefs, le fait qu'il s'agisse d'un problème de politique étrangère plutôt que d'un problème de défense ou de souveraineté. Le problème de politique étrangère, c'est que les amendes américaines sont beaucoup trop légères et qu'il faudrait que les autorités américaines acceptent d'imposer des amendes comparables aux nôtres. Mais c'est aux Américains de rectifier le tir.

Mme Campbell: Une simple précision pour le Comité: cet hélicoptère ne peut pas servir à la surveillance des navires étrangers; il ne peut pas aller jusqu'à la région du Banc Georges, donc il ne fait pas de surveillance internationale.

Quel supplément versez-vous aux gens que nous avons vus aux informations télévisées et qui sont prêts à intervenir avec une arme sur vos bateaux. Combien les payez-vous pour être armés, 50\$ de plus par mois?

Mr. Pouliot: Je ne savais pas que nous leur versions une prime. . .

Mme Campbell: Si.

Mr. Pouliot: . . . mais je me trompe peut-être.

Mr. Trudeau: Si, on leur verse une prime de 50\$ par mois durant les mois de service actif.

Mme Campbell: Pour tirer sur les Américains.

Mr. Blackburn: Ce sont des chasseurs de primes, ou quoi?

[Texte]

Mrs. Campbell: They do not want to shoot. I do not blame them.

The Chairman: Order, please. Are you finished with the response?

Mr. Trudeau: One can argue about whether that is adequate compensation or not. I do not think that is really the issue. There has never been any case, to my knowledge, of any of our people being reluctant to do whatever is required of them. So that is not an issue either.

Mr. Darling (Parry Sound—Muskoka): I am just wondering if the current strike was probably one of the reasons this American ship or other American fishing ships figured it was an appropriate time to enter Canadian waters and get a few of our fish. No ships are being sent out now unless there is an emergency call. This would not include chasing a poacher. Is that correct?

• 1635

Mr. Pouliot: We do not have any fisheries patrol doing sovereignty functions. We are being held by the Department of National Defence, which has provided two vessels, one on the Georges Bank and one on the Newfoundland banks.

Mr. Blackburn: How many planes?

Mr. Pouliot: The planes are still flying. This is not a problem.

Mr. Darling: The *Saguenay* was out on fishery patrol, was it?

Mr. Pouliot: Yes.

Mr. Darling: I assume that these fishing boats do not enter the Harmsworth Trophy. They are not really speedboats, so they do not travel too fast. They might go 10 or 15 knots and be easy to catch. You would have ships, or boats if they are small, that are much faster and could overtake them in a very short time. Is that not correct?

Mr. Pouliot: That is so.

Mr. Darling: The destroyer certainly could outrun them in a hurry.

Mr. Pouliot: Yes.

Mr. Darling: If the strike had not been on and one of your ships had been out there, I suppose you might have taken different action. I understand it was very rough. Of course a destroyer would be able to handle the rough weather a lot better than your ships.

Mr. Pouliot: The vessels that are identified as offshore surveillance or patrol vessels for Fisheries and Oceans are large ocean-going vessels. They are not as big as destroyers, but they are big enough for the high seas. They are well equipped and can move pretty fast.

Mr. Darling: Would they be better equipped than the destroyer? I know the destroyer is armed, but would your

[Traduction]

Mme Campbell: Ils ne veulent pas tirer, et je les comprends.

Le président: A l'ordre. Vous avez terminé votre réponse?

M. Trudeau: On peut se demander si ce montant est suffisant. Je ne pense pas que ce soit le vrai problème. Je n'ai jamais entendu parler de cas où l'un de nos hommes aurait refusé de faire ce qu'on lui demandait. Ce n'est donc pas un problème.

M. Darling (Parry Sound—Muskoka): Je me demandais si ce n'était pas à cause de la grève actuelle que ce bateau américain ou que des bateaux de pêche américains s'étaient dit que ce serait un bon moment de venir nous prendre un peu de notre poisson. Nos navires ne sortent là-bas qu'en cas d'urgence actuellement. La poursuite de braconniers n'est pas une urgence, n'est-ce pas?

M. Pouliot: Nous n'avons pas de patrouille des pêches chargée de faire respecter notre souveraineté. Nous sommes aidés par le ministère de la Défense nationale, qui a mis à notre disposition deux navires, un sur le Banc George et l'autre sur les Bancs de Terre-Neuve.

M. Blackburn: Combien d'avions?

M. Pouliot: Les avions sont toujours en service, cela ne pose pas de problèmes.

M. Darling: Le «Saguenay» était en patrouille de pêche, n'est-ce pas?

M. Pouliot: Oui.

M. Darling: J'imagine que ces bateaux de pêche ne sont pas des bolides. Ils ne sont pas faits pour la vitesse. Ils font du 10 à 15 noeuds et ils sont faciles à rattraper. Vous avez des vaisseaux, ou des bateaux s'ils sont plus petits, beaucoup plus rapides et qui sont capables de les rattraper en très peu de temps, n'est-ce pas?

M. Pouliot: Oui.

M. Darling: Le destroyer peut certainement les dépasser très vite.

M. Pouliot: C'est exact.

M. Darling: S'il n'y avait pas eu cette grève et qu'un de vos bateaux avait été sur place, j'imagine que vous auriez peut-être agi différemment. Apparemment, la mer était très mauvaise. Évidemment, un destroyer se comporte beaucoup mieux qu'un de vos bateaux dans de telles conditions.

M. Pouliot: Nos navires chargés de la surveillance au large, les patrouilleurs de Pêches et Océans, sont de gros navires océaniques. Ils ne sont pas aussi gros que des destroyers, mais ils sont parfaitement adaptés à la haute mer, très bien équipés et assez rapides.

M. Darling: Seraient-ils mieux équipés que le destroyer? Je sais que le destroyer est armé, mais vos

[Text]

own ships be better equipped for boarding and stopping a ship?

Mr. Pouliot: I do not know, sir. I know that our ships are equipped with fast launches, and they have parties on board that have been trained especially for boarding other ships.

Mr. Darling: And they are armed?

Mr. Pouliot: Armed.

Mr. Fretz (Erie): Do any of your aircraft have night-time capability?

Mr. Pouliot: Yes, sir.

Mr. Fretz: All of them?

Mr. Trudeau: No, the King Beechcraft is being fitted with a floodlight or spotlight in the nose of the aircraft. I think it contains some 15 million candle power. It is capable of operating at night, but night vision is always a problem, as is night photography. There is very little, technically, that is available anywhere for that kind of thing.

Mr. Fretz: These offshore patrol vessels in annex VIII, are they all owned by the Department of Fisheries and Oceans?

Mr. Pouliot: Quite correct, sir.

Mr. Fretz: Are they all sea-going vessels? Approximately how many days can they stay at sea?

Mr. Trudeau: We operate them on two-week rotations. They go out on two-week patrols. They come back in, change crews, and go back out. So they are out virtually all the time.

Mr. Fretz: What is their length?

Mr. Trudeau: They are 60 to 75 metres.

Mr. Fretz: What happens when Coast Guard vessels or DND ships, without fisheries officers on board, discover someone fishing in Canadian waters? What takes place?

Mr. Trudeau: They do not normally operate in an enforcement mode without fishery officers on board, because of the complexities of the regulations that have to be enforced. You have to be knowledgeable about the status of every vessel: the licence, the allocations, the quotas they are fishing on, all those things. There are very few situations in which they have done enforcement independently of us. The aircraft sometimes will do that. They will report vessels in a closed area. They turn the evidence over to our department and we carry out the prosecutions or whatever the results were of that.

• 1640

Mr. Fretz: Let me give you a hypothetical case. The Canadian destroyer that spotted that American fishing vessel, I would presume some of your officials were on board. But let us say that in that same case the Canadian

[Translation]

navires seraient-ils mieux équipés pour l'abordage et l'arraisonnement d'un bateau?

M. Pouliot: Je ne le sais. Je sais que nos navires disposent d'embarcations rapides et que nous avons des équipages spécialement entraînés à l'abordage.

M. Darling: Ils sont armés?

M. Pouliot: Oui.

M. Fretz (Érié): Vos avions peuvent-ils intervenir la nuit?

M. Pouliot: Oui.

M. Fretz: Tous?

M. Trudeau: Non, le *King Beechcraft* a un projecteur dans le nez, d'une puissance de 15 millions de chandelles. Il peut fonctionner de nuit, mais la vision de nuit est toujours un problème, de même que la photographie de nuit. La technologie disponible pour ce genre de chose est très limitée.

M. Fretz: Les navires patrouilleurs en zone hauturière de l'annexe VIII appartiennent-ils tous au ministère des Pêches et Océans?

M. Pouliot: Oui.

M. Fretz: Ce sont tous des navires hauturiers? Combien de temps peuvent-ils rester en mer, à peu près?

M. Trudeau: Ils font des rotations de deux semaines, des patrouilles de deux semaines. Ensuite, ils rentrent, on change d'équipage et on recommence. Donc, ils sont en haute mer pratiquement en permanence.

M. Fretz: Quelle est leur longueur?

M. Trudeau: De 60 à 75 mètres.

M. Fretz: Que se passe-t-il si un navire de la Garde Côtière ou de la Défense nationale sans agents des pêches à bord s'aperçoit qu'un bateau est en train de pêcher dans les eaux canadiennes? Que se passe-t-il alors?

M. Trudeau: Normalement, il ne s'occupe pas de faire appliquer les règlements s'il n'y a pas d'agents des pêches à bord, car la réglementation à faire respecter est très complexe. Il faut très bien connaître le statut de chaque navire: sa licence, la quantité de prises autorisée, les quotas pour la zone en question, tout cela. Il est très rare qu'ils se chargent de faire respecter la réglementation si nous ne sommes pas là. Les avions le font quelquefois. Les bâtiments de la garde côtière signalent la présence de bateaux dans les zones où la pêche est interdite. L'équipage fournit les preuves à notre ministère, qui s'occupe des poursuites ou autres mesures à prendre.

M. Fretz: J'imagine que le destroyer canadien qui a localisé le bâtiment de pêche américain avait à son bord des agents de votre service. Supposons que ce même destroyer ne compte aucun agent de votre service à bord

[Texte]

destroyer was there but did not have your officials on board, yet recognized an American fishing trawler. What would have taken place? What would be the sequence of events that would take place?

Mr. Trudeau: That is hypothetical. Assuming they were there specifically to do fisheries patrols and they detected what they knew was clearly a violation, I would assume they would have taken the same action they did without our people being there; in other words they would have tried to stop the vessel, would have tried to arrest it and bring it to port. The normal procedure then would be to turn the matter over to our department and we then would have carried out the further investigation and proceeded with prosecution, if that was warranted.

Mr. Mifflin: Continuing in the same vein as my colleague across the way, there is a subtle point I would like to have confirmation on from our witnesses. The rules of engagement are fairly complex, in that if you put a fisheries patrol vessel, like the one described by the witness, the maximum force might be considered to be the mounting of the gun on the forecabin and maybe a shot across the bow. But that is on the upper scale of escalation, as far as the Fisheries patrol vessel is concerned. In a warship, that is not the highest scale up the escalation ladder. I just want confirmation that there is cognizance in the Department of Fisheries and Oceans that when you send a warship out to do a patrol you have to be prepared to use a different set of rules of engagement, because you have a different level of force and you have to be prepared to use the maximum force you have at your disposal, otherwise you are making a mockery out of the disposal of that particular unit. Is that a consideration?

Mr. Pouliot: In describing the engagement process that applies to DFO, I did not have a chance to speak about the highest level, and this may answer your question. We have the procedure I described for serving warning shots, but we also have a procedure for trying to incapacitate a vessel by shooting at it. That is also in the power of DFO, and the guns that are mounted on the vessel would be capable of doing so, if aimed at the right spot. In wanting to do so, though, and firing at a vessel, our procedures stipulate that we must obtain authorization from our minister and from the Minister of External Affairs.

Mr. Mifflin: I think that is a good lead-up to my question. The rules of engagement have to be consistent with the mood of the penalties involved in overfishing—in other words, what the rules of engagement may be in a period when there is not a big crisis and encroachment may not mean so much as in a high crisis situation where there is a lot of tension. You may have different rules of engagement to suit a particular period in time. It may change daily, it may change weekly, or it may change

[Traduction]

et qu'il localise un chalutier de pêche américain. Que se produira-t-il alors?

M. Trudeau: Il s'agit là d'une situation hypothétique. Si ce bâtiment avait pour mission précise d'effectuer la patrouille des zones de pêche et que son équipage constate une violation manifeste des règlements, j'imagine que l'équipage agirait de la même façon sans la présence de nos agents. Autrement dit, l'équipage essaierait d'arraisonner le chalutier et le reconduire au port. Selon la procédure normale, le cas serait ensuite transféré à notre ministère afin que nous poursuivions l'enquête et entamions des poursuites, le cas échéant.

M. Mifflin: J'aimerais reprendre là où a laissé mon collègue. J'aimerais que les témoins apportent des précisions supplémentaires sur un détail assez subtil. Les règles d'engagement de combat sont très complexes. Dans le cas d'un bâtiment de patrouille des zones de pêche, comme celui décrit par le témoin, l'installation d'un canon sur le poste d'équipage servant à tirer des coups de semonce représente probablement la force maximale utilisée. Pour un bâtiment de patrouille des zones de pêche, il s'agit du dernier recours. Sur un bâtiment de guerre, il ne s'agit pas là du recours ultime en matière de force. J'aimerais qu'on me confirme que le ministère des Pêches et océans est bien conscient que lorsque l'on confie des patrouilles à un bâtiment de guerre, il faut faire appel à des règles d'engagement de combat différentes parce que les moyens d'intervention ne sont pas les mêmes. Il faut être disposé à utiliser les moyens d'intervention les plus importants dont vous disposez, car autrement, l'utilisation d'un tel bâtiment se transforme alors en véritable farce. Avez-vous songé à tout cela?

M. Pouliot: Dans la description du processus d'engagement de combat en vigueur à Pêches et océans, je n'ai pas fait allusion aux niveaux les plus élevés d'intervention, ce qui répondra probablement à votre question. Selon la procédure que j'ai décrite, nous tirons des coups de semonce. Nous avons en outre une procédure nous permettant de neutraliser un bâtiment en tirant des coups. Cela fait partie des prérogatives de Pêches et océans. Les canons qui sont montés sur les bâtiments nous permettraient d'atteindre un tel objectif, s'ils étaient pointés à un endroit stratégique. Lorsque nous voulons appliquer une telle procédure et tirer des coups en direction de bâtiments, nous devons obtenir l'autorisation de notre ministre ainsi que celle du ministre des Affaires extérieures.

M. Mifflin: Cela prépare le terrain pour ma prochaine question. Les règles d'engagement de combat doivent être compatibles avec les peines prévues pour la surpêche. Autrement dit, les règles d'engagement de combat en vigueur lorsqu'il n'y a pas de crise majeure ni de violation n'ont pas une portée aussi importante en période de crise aiguë lorsque la tension est très grande. Vos règles d'engagement de combat peuvent varier afin de correspondre à la conjoncture. Ces changements peuvent

[Text]

annually, depending on the activity involved. How often does DFO review their rules of engagement, separately and with DND; and when was this last done?

Mr. Pouliot: We review our rules quite regularly. The reason authorization is soft, in the first case from the deputy minister and in the latter case from the minister himself, is so this judgment can be utilized; that is, what are the circumstances, and do they warrant the utilization of force at the level being considered at the time?

Mr. Mifflin: When were they last reviewed?

Mr. Trudeau: Within the last year, certainly. We declared ourselves operational with armed boarding procedures in December of 1987, and we have done a complete review and rewrite of those procedures since then. So we have completely rewritten the document within a period of less than two years.

• 1645

Mr. Blackburn: How many foreign ships were charged in 1988, and how many prosecutions were successful?

Mr. Rabinovitch: We have the number of charges. Do we have the number of prosecutions?

Mr. Trudeau: No, only charges are listed there.

Mr. Rabinovitch: A list appears on page 27 of the document that was handed out that shows the vessels that were charged. In some cases more than one charge is laid against a vessel or its captain. We do not have the number of successful prosecutions with us.

Mr. Blackburn: I want to know the ratio between how many charges were laid, how many actually went to court, and how many were successfully prosecuted.

In your professional opinion, to what extent is illegal foreign fishing in our waters a cause of declining fish stocks? Is it a major cause or a minor cause?

Mr. Rabinovitch: I wish I could give a very simple answer. The major part of what we would call "illegal" fishing takes place outside the 200-mile zone and therefore in international waters, but it is fishing that is contrary to international management rules adopted by the relevant organizations. In the Atlantic area it is the NAFO, which is the Northwest Atlantic Fisheries Organization, and in the Pacific area such fishing would be contrary to the IMPFC, which is the International North Pacific Fisheries Commission.

[Translation]

être quotidiens, hebdomadaires ou encore annuels en fonction du genre d'activités. À quelle fréquence Pêches et océans passe-t-il en revue les règles d'engagement de combat, d'une part, à l'interne, et, d'autre part, en collaboration avec la Défense nationale? A quand remonte ce dernier exercice?

M. Pouliot: Nous examinons ces règles de façon régulière. La procédure d'autorisation n'est pas rigide, parce que dans un premier temps nous pouvons faire appel au jugement du sous-ministre et, dans un deuxième temps, au jugement du ministre lui-même. Nous pouvons ainsi tenir compte des circonstances et déterminer s'il est justifié d'utiliser le niveau de force envisagé?

M. Mifflin: Quand avez-vous revu ces règles pour la dernière fois?

M. Trudeau: Nous l'avons fait au cours de la dernière année. En décembre 1987, nous avons lancé nos activités comportant des procédures d'arraisonnement avec utilisation d'armes. Depuis, nous avons examiné et réécrit toutes ces procédures. Donc, en moins de deux ans, nous avons entièrement reformulé ce document.

M. Blackburn: Combien de bâtiments étrangers ont fait l'objet d'accusations en 1988? Combien de condamnations ont été prononcées?

M. Rabinovitch: Nous avons les données touchant le nombre d'accusations. Avons-nous celles touchant le nombre de condamnations?

M. Trudeau: Non, nous avons en main uniquement la liste des accusations.

M. Rabinovitch: Dans le document que nous vous avons remis, vous trouverez à la page 27 la liste des bâtiments ayant fait l'objet d'accusations. Dans certains cas, plus d'une accusation a été portée contre un bâtiment ou son capitaine. Nous n'avons pas en main le nombre de condamnations.

M. Blackburn: Quel est le rapport entre les accusations portées, le nombre de procès devant les tribunaux et le nombre de condamnations?

À titre de spécialiste, dans quelle mesure la pêche illégale par des bâtiments étrangers dans nos eaux territoriales contribue-t-elle à l'épuisement des stocks? Quelle est l'importance de ce facteur?

M. Rabinovitch: J'aimerais être en mesure de vous donner une réponse simple. L'essentiel de ce que nous qualifions de pêche «illégale» se produit à l'extérieur de la limite de la zone de 200 milles, donc dans les eaux internationales, mais cette pêche va à l'encontre des règles internationales de gestion adoptées par les organismes touchés. Dans l'Atlantique, il s'agit du *Northwest Atlantic Fisheries Organization (NAFO)* et dans le Pacifique, ces pratiques de pêche contreviennent aux règles adoptées par l'*International North Pacific Fisheries Commission (INPFC)*.

[Texte]

Mr. Blackburn: How about Georges Bank?

Mr. Rabinovitch: In the case of Georges Bank, the number of incursions have been significant during the last few weeks. Fishing beyond what we believe to be the correct share of groundfish by the Americans is considerable; but it is in their own zone, so it is not a matter of contravention of sovereignty but of fishing beyond the fair share.

Mr. Blackburn: With regard to the rules of engagement on Georges Bank, there is a line and one side of the line is Canadian and the other side is American. When a Canadian patrol boat spots a fishing boat that is in Canadian waters illegally, execution of a complete arrest takes time. A deputy minister has to be contacted in Ottawa, then he has to contact the Secretary of State for External Affairs.

As the intensity of the engagement increases is it not fair to assume that if that ship is fairly close to that line its captain has a pretty easy run in order to get back into his own waters? Or can the Canadian vessel legally cross that line in the prosecution of its work and effect the arrest in American waters? In which case the answer to my question is quite different.

Mr. Rabinovitch: The question is very pertinent. Under the law of the sea, the right of hot pursuit into the fisheries zone of another country is permitted, provided that the violation was detected in one's own zone. The question of timing is nevertheless a very pertinent question. It is a difficult problem.

Mr. Blackburn: How long would it normally take to get permission to elevate that situation to the highest point of engagement, to the point of blasting the ship out of the water if they had to?

Mr. Trudeau: Our own procedure is that we have people on 24-hour stand-by in Ottawa, so as soon as an incident of any sort begins calls are immediately placed to Ottawa and we begin a call-up process to line up all the people who may be required if the situation escalates to that point. We have not yet had any undue delays because of lack of availability of officials.

Mr. Blackburn: Then it would take half an hour or an hour perhaps, at the most?

Mr. Trudeau: Yes.

The Chairman: Thank you, Mr. Blackburn, for the precision of that last question.

We as a committee have said to ourselves that we will have a report ready today. We need to go in camera to examine the third draft of that report. Your Chair has no knowledge as to whether it is going to take five minutes or all of the time that remains. We have to go to vote at 6

[Traduction]

M. Blackburn: Qu'en est-il du Banc de Georges?

M. Rabinovitch: Dans le cas du Banc de Georges, il y a eu un nombre important d'incursions au cours des dernières semaines. La pêche faite par les Américains va bien au-delà de ce que l'on croit être leur juste part de poissons de fond. Cette pêche est cependant pratiquée dans leur propre zone, ce n'est donc pas une question de violation de la souveraineté, mais plutôt une question de surpêche, qui excède les montants raisonnables.

M. Blackburn: Pour l'application des règles d'engagement de combat dans le Banc de Georges, il faut savoir que ce dernier est divisé en deux, un côté canadien et un autre américain. Lorsqu'un bâtiment de patrouille repère un bateau de pêche en infraction dans les eaux canadiennes, il procède à son arraisonnement. Il faut communiquer avec un sous-ministre à Ottawa, qui doit lui-même communiquer avec le Secrétaire d'état aux Affaires extérieures.

Dans le feu de l'action, si ce bâtiment se trouve assez prêt de la ligne de division, son capitaine ne peut-il pas assez facilement regagner ses propres eaux territoriales? Le bâtiment canadien peut-il légalement traverser cette frontière dans l'exercice de ses fonctions et arraisonner ce bâtiment dans les eaux américaines? Dans ce cas, la réponse à ma question est tout autre.

M. Rabinovitch: Votre question est très pertinente. Le droit de la mer autorise une poursuite dans une zone de pêche d'un autre pays, à la condition que la violation ait été constatée dans sa propre zone. La question du déroulement des événements est très pertinente. Il s'agit d'un problème très complexe.

M. Blackburn: Normalement, combien de temps faut-il pour obtenir la permission d'utiliser les procédures ultimes de combat, c'est-à-dire de couler le bâtiment si nécessaire?

M. Trudeau: Nous avons des agents constamment en service à Ottawa, de sorte que dès qu'un incident se produit, les responsables d'Ottawa sont immédiatement informés et nous mettons en branle un processus de communication afin de rejoindre toutes les personnes qui pourraient être appelées à intervenir si la situation se dégrade à un tel point. Nous n'avons pas connu de retard excessif causé par des difficultés de communication avec les principaux responsables.

M. Blackburn: Il vous faut donc environ une demi-heure ou, au maximum, une heure?

M. Trudeau: Oui.

Le président: Je vous remercie monsieur Blackburn, d'avoir demandé ces précisions.

Nous nous sommes engagés, à titre de Comité, à produire notre rapport aujourd'hui. Nous devons donc poursuivre la réunion à huis-clos afin d'étudier la troisième version de ce rapport. Je ne sais pas s'il ne faudra que cinq minutes ou si nous devons prendre tout

[Text]

p.m., and we have three other matters we need to deal with.

[Translation]

le temps à notre disposition. Nous devons nous rendre à la Chambre pour voter à 18 heures, et il nous faut également nous pencher sur trois autres questions.

• 1650

Mr. Rompkey: I want to know something on the question of sovereignty. Is it not ironic to you that in the exercise of sovereignty you stop the use of the sovereign's planes and start to use somebody else's? Is this not a contradiction in terms? The Trackers were used to exercise sovereignty, and those planes belonged to the sovereign. Is this not a contradiction in terms in exercising sovereignty?

Mr. Pouliot: No, sir, I am not sure I understand the question. The planes were used to exercise our responsibilities under the different acts that govern fisheries and oceans. Whether we use a DND plane or platform to take us there or one that we charter from the private sector, I see no difference in the sense that we are enforcing the rules under which we function.

Mr. Rompkey: I do see a difference. I disagree with you; I see a difference. It seems to me we have too many acts, too many bosses, unclear regulations and a complete contradiction as to what people are supposed to do at any one moment. This is the root of our trouble. I think we have to get back to exercising sovereignty under the sovereign. Were you consulted before the Trackers were discontinued?

Mr. Pouliot: No, sir. I understand this was a decision taken at the time of budget preparation. Even on other issues, such consultations would not take place.

Mr. Rompkey: I have just one final question, because we are out of time. What about the increased fishing the EC has said it is going to do this year? How do you intend to deal with it, considering the resources you have?

Mr. Rabinovitch: Mr. Chairman, the EC has yet to make a decision. What has been reported—

Mr. Rompkey: It is in the press now.

Mr. Rabinovitch: What has been reported in the last 24 hours is a proposal of the European Commission, the decision of which will be made in about 10 days' time. The question really relates to what their intention is for fishing outside the 200-mile zone on the high seas. Their proposal in actual fact does involve a reduction of fishing, compared with that in previous years.

Some elements of the proposal are positive, although there are lots of elements in it that are still very negative and still constitute overfishing. The problem is not so much a sovereignty problem as a problem of EC respect for international rules on conservation beyond the

M. Rompkey: J'aimerais poser une question sur la souveraineté. Ne vous semble-t-il pas ironique qu'en voulant exercer notre souveraineté, vous cessiez d'utiliser les avions du gouvernement et faites appel à d'autres avions? Ne s'agit-il pas là d'une contradiction? Les avions *Trackers* servaient à exercer la souveraineté, et ils appartenaient au gouvernement. Ne s'agit-il pas là d'une contradiction dans l'exercice de la souveraineté?

M. Pouliot: Non, je ne pense pas bien saisir la question. Ces avions servaient à exercer nos responsabilités conformément aux différentes lois qui régissent le domaine des pêches et océans. Que nous faisons appel à un avion ou à de l'équipement de la Défense nationale pour nous rendre là où il le faut ou que nous utilisions des avions auprès d'une entreprise privée, selon moi, il n'y a aucune différence, nous ne faisons que mettre en vigueur les règlements qui régissent ce secteur.

M. Rompkey: Je vois une différence. Je suis en désaccord avec vous. Dans ce domaine, il semble que nous ayons un trop grand nombre de lois, un grand nombre de patrons, des règlements imprécis et une contradiction totale au sujet des mesures que devraient prendre les agents responsables à n'importe quel moment. Voilà la source de nos problèmes. La souveraineté devrait être exercée par le gouvernement. Avez-vous été consulté avant le retrait des avions *Trackers*?

M. Pouliot: Non. Cette décision a été prise au moment de la préparation du budget. Même dans le cadre d'autres questions, de telles consultations n'ont pas lieu.

M. Rompkey: Une dernière question, le temps file. Que pensez-vous de l'augmentation de la pêche envisagée par la Commission européenne cette année? De quelle façon entendez-vous réagir étant donné les ressources disponibles?

M. Rabinovitch: Monsieur le président, la Commission européenne n'a pas encore pris de décision. Ce que l'on a indiqué. . .

M. Rompkey: On en parle maintenant dans les médias.

M. Rabinovitch: Au cours des dernières 24 heures, on a fait état d'une proposition de la Commission européenne, une décision à cet égard devrait être prise dans les 10 jours. Il importe de connaître l'intention de la commission au sujet de la pêche à l'extérieur de la zone de 200 milles en haute mer. Cette proposition en fait prévoit une véritable réduction de la pêche, comparativement à l'activité des années précédentes.

Certains aspects de cette propositions sont positifs, bien que bon nombre aient toujours une portée négative et représentent toujours une surpêche. Le problème ne porte tant sur la souveraineté que sur le respect par la Commission européenne des règlements internationaux

[Texte]

200-mile zone. This is the real question: Will the EC respect the international rules of conservation?

The Chairman: Gentlemen, I have a couple of final questions I would like to ask. You have made reference in your response to questions today about our capacity, as it exists, within Canadian waters. You have also informed us of the problem with regard to fish stocks, as it grows out of the overfishing of stock beyond Canadian waters but over the continental shelf.

My question is do we have the capacity to patrol beyond Canadian boundaries to the edge of our shelf? Do we have the authority there to do anything if somebody is beyond licence? I guess the third dimension of that question is what other countries are actively enforcing the restrictions with respect to overfishing beyond Canadian waters, but over the continental shelf? Who are those other countries?

Mr. Rabinovitch: Mr. Chairman, this is a wide-ranging question. On the Atlantic, beyond the 200-mile zone there is a joint international inspection scheme—this is the official title—conducted under the auspices of NAFO, the Northwest Atlantic Fisheries Organization. Under that scheme, vessels of other flag states voluntarily submit to inspections on the high seas. Those inspections are conducted routinely, primarily by Canada. We are out there on the nose and the tail of the Grand Banks and on the Flemish Cap, which is about 280 miles off our coast. Canada is the only coastal state that is present and inspecting. However, certain other states do place inspection vessels out in that area. The Soviets normally place one, sometimes two inspection vessels.

• 1655

We have had representatives of other countries onboard our vessels from time to time, and most recently the European Community chartered a vessel to be present for several months to conduct some inspections. That was a positive development by the European Community for a change. That international scheme is voluntary. Information gathered from those inspections is then passed through the NAFO secretariat, and the flag state is informed of any possible violations that are detected.

On the Pacific, the situation is quite different. We are dealing with a much, much wider area and not at all as concentrated as say the nose and the tail of the Grand Banks. While Canada does conduct some surveillance flights there, the main surveillance work is done by the United States. Even American authorities will indicate that there is only so much they can do, given the wide range of the area and the possible fishing activities they would be looking for. The activities are not at all as

[Traduction]

touchant la conservation des stocks au-delà de la zone de 200 milles. La véritable question est la suivante: la Commission européenne respectera-t-elle les règles internationales de conservation des stocks?.

Le président: En dernier lieu, j'aimerais poser quelques questions. Dans vos réponses, vous avez fait allusion à notre capacité actuelle dans les eaux canadiennes. Vous nous avez également fait part du problème touchant les stocks de poissons, problème qui découle de la surpêche faite à l'extérieur des eaux canadiennes sur le plateau continental.

Disposons-nous des moyens nécessaires pour patrouiller au-delà de la frontière canadienne à la limite du plateau continental? Avons-nous l'autorité nécessaire pour agir si un bâtiment est dans l'illégalité? Troisième volet à cette question, quels sont les autres pays qui s'emploient à faire respecter les limites touchant la surpêche au-delà des eaux canadiennes, sur le plateau continental? Quels sont ces pays?

M. Rabinovitch: Il s'agit là, monsieur le président, d'une question d'une portée considérable. Dans l'Atlantique, au-delà de la limite de 200 milles, il existe un programme conjoint d'inspection internationale administré sous les auspices de NAFO. Selon ce programme, les bâtiments battant pavillon étranger se soumettent volontairement à des inspections en haute mer. Ces inspections sont effectuées de façon routinière essentiellement par le Canada. Nous patrouillons aux extrémités des Grands Bancs et près du Cap Flemish, qui est situé à environ 280 milles au large des côtes. Le Canada est le seul État côtier à y maintenir une présence et à procéder à des inspections. Cependant, d'autres pays dépêchent également des vaisseaux d'inspection dans cette région, notamment les Soviétiques, qui dépêchent habituellement un bâtiment, parfois deux pour les inspections.

De temps à autre, des représentants d'autres pays montent à bord de nos bâtiments. Plus récemment, la Communauté européenne a affrété un bâtiment afin de pouvoir effectuer des inspections pendant plusieurs mois. Pour une fois, il s'agissait là d'une mesure positive prise par la Communauté européenne. La participation à ce programme international se fait de façon volontaire. L'information recueillie au cours de ces inspections est par la suite transmise au secrétariat de la NAFO. Les pays d'origine de ces bateaux sont informés de toute violation possible du règlement.

Dans la Pacifique, la situation est tout autre. La zone de pêche est beaucoup plus vaste et n'est pas concentrée dans les extrémités des Grands Bancs, comme c'est le cas dans l'Atlantique. Bien que le Canada effectue certains vols de surveillance dans cette région, l'essentiel du travail de surveillance est effectué par les États-Unis. Les autorités américaines reconnaissent volontiers qu'il y a une limite aux activités de surveillance, étant donné la vaste superficie de cette région et toutes les activités de pêche

[Text]

concentrated geographically or in time as the fishing activities on the Atlantic coast. So there is a much more difficult surveillance problem.

The Americans have most recently negotiated some very interesting developments in surveillance on the squid drift-net fleets of Taiwan and Korea. There are possible negotiations that will be undertaken shortly with Japan. We hope our American friends will be sharing information with us from those surveillance developments. That is a matter we will be discussing with the American government shortly. We also have procedures for voluntary inspections at sea, including observers onboard both scientific and fishing vessels on the Pacific, but that is on a smaller scale than what you might call widespread surveillance.

The Chairman: Thank you very much. I want to thank the officials from the Department of Fisheries for being here today. At times you must have thought you were before the Standing Committee on Forestry and Fisheries rather than the Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs.

Suffice it for me to say again that in this committee we believe sovereignty is a question that has many aspects and facets to it beyond the military definition. Your department fits into one of those categories among a group of numerous other possible incidents that could threaten the sovereignty of Canada and Canadians, and we thank you for coming before us.

Mr. Darling: Mr. Chairman, on a point of information, who would pay for that European Community boat out there?

Mr. Trudeau: The European Community pays for it.

Mr. Darling: The European Parliament. I was trying to get the authority.

Mr. Rabinovitch: It is from the European Community budget itself.

Mr. Darling: I see. Thank you.

The Chairman: Thank you very much for being here. I think you may sense among the committee a question that we want to struggle and wrestle with the question of who is in charge when our sovereignty is challenged and see if that can be streamlined. To any extent you have a capacity to give us information you might want to on that, we would be appreciative of that. Gentlemen, thank you very much for your time.

The meeting is adjourned.

[Translation]

qui devraient retenir leur attention. Contrairement à la côte atlantique, les activités de pêche ne sont pas concentrées dans une région donnée ou une période donnée. Le problème de la surveillance est donc beaucoup plus complexe.

Plus récemment, les Américains ont négocié des ententes de surveillance très intéressantes concernant les flottes de pêche au filet dérivant de Taiwan et de la Corée. Par ailleurs, des négociations seront probablement entreprises sous peu avec le Japon. Nous espérons que nos collègues américains partageront l'information qu'ils seront en mesure d'obtenir à la suite de ces ententes de surveillance. Nous en discuterons d'ailleurs très bientôt avec le gouvernement américain. Nous avons également des procédures prévoyant l'inspection volontaire en mer, ce qui comprend notamment des observateurs à bord des bateaux de pêche et de bateaux à mission scientifique dans le Pacifique. Il s'agit là d'une surveillance réduite et non pas à grande échelle.

Le président: Je remercie les fonctionnaires du ministère des Pêches et Océans. À un certain moment, vous avez dû imaginer que vous comparaisiez devant le Comité permanent des forêts et des pêches plutôt que devant le Comité permanent sur la Défense nationale et les Affaires des anciens combattants.

Notre comité est d'avis que la souveraineté comporte de nombreux volets, qui vont bien au-delà de la simple définition militaire. Votre ministère correspond à l'un de ces nombreux volets, où les incidents possibles pourraient menacer la souveraineté du Canada. Nous vous remercions de vous être présentés devant le Comité.

M. Darling: Monsieur le président, j'aimerais obtenir une précision supplémentaire. Qui assume les coûts d'affrètement du bâtiment de la Communauté européenne?

M. Trudeau: La Communauté européenne en assume les coûts.

M. Darling: Le Parlement européen. Je voulais savoir quelles instances en assumait la responsabilité?

M. Rabinovitch: Ces dépenses sont payées avec des fonds provenant du budget même de la Communauté européenne.

M. Darling: Très bien, merci.

Le président: Je vous remercie. Vous avez probablement l'impression que le Comité essaie de déterminer qui est responsable en cas d'atteintes à notre souveraineté. Nous voulons également rationaliser tout ce processus. À cet égard, sentez-vous bien libres de nous faire parvenir toute information pertinente, nous vous en serons reconnaissants. Je vous remercie à nouveau.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Department of Fisheries and Oceans:

François Pouliot, Assistant Deputy Minister;
Hugh Trudeau, Director, Atlantic Operations;

Dennis Brock, Director, Regulations and Equipment;

Victor Rabinovitch, Assistant Deputy Minister,
International Affairs.

TÉMOINS

Du ministère des Pêches et des Océans:

François Pouliot, sous-ministre adjoint;

Hugh Trudeau, directeur, Direction de développement
des pêches de l'Atlantique;

Dennis Brock, directeur, Établissement et applications
des règlements;

Victor Rabinovitch, sous-ministre adjoint, Direction
générale des affaires internationales.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 12

Thursday, January 25, 1990

Chairman: Arnold Malone

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 12

Le jeudi 25 janvier 1990

Président: Arnold Malone

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

National Defence and Veterans Affairs

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent de la*

Défense nationale et des affaires des Anciens combattants

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), a study of
Canada's Maritime Sovereignty

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(2) du Règlement,
étude de la souveraineté maritime canadienne

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990

STANDING COMMITTEE ON
NATIONAL DEFENCE AND
VETERANS AFFAIRS

Chairman: Arnold Malone

Vice-Chairman: Marc Ferland

Members

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Patricia Russell

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE
NATIONALE ET DES AFFAIRES
DES ANCIENS COMBATTANTS

Président: Arnold Malone

Vice-président: Marc Ferland

Membres

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Patricia Russell

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JANUARY 25, 1990

(17)

[Text]

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met at 11:02 o'clock a.m., this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Derek Blackburn, Stan Darling, Marc Ferland and Arnold Malone.

In attendance: From the Library of Parliament: Wolfgang Koerner, Researcher. *From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade:* David Lord, Researcher.

Witnesses: Individual: General Gerard Theriault, Former Canadian Chief of Defence Staff. *From the Canadian Institute of Strategic Studies:* Alex Morrison, Executive Director. *From the Canadian Institute for International Peace and Security:* Roger Hill, Director of Research.

The Committee resumed consideration of Canada's Maritime Sovereignty.

General Gerald Theriault made a statement.

Alex Morrison made a statement.

Roger Hill made a statement.

The witnesses answered questions.

At 11:30 a.m., the sitting was suspended.

At 12:02 p.m., the sitting resumed.

At 1:08 p.m., the sitting was suspended.

At 1:10 p.m., the sitting resumed *in camera*.

At 1:21 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Patricia Russell
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 25 JANVIER 1990

(17)

[Traduction]

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit aujourd'hui à 11 h 02, dans la pièce 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence d'Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présents: Derek Blackburn, Stan Darling, Marc Ferland, Arnold Malone.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner, attaché de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, attaché de recherche.

Témoins: À titre particulier: le Général Gérard Thériault, ancien chef de l'État-major de la Défense du Canada. *De l'Institut canadien d'études stratégiques:* Alex Morrison, directeur exécutif. *De l'Institut canadien pour la paix et la sécurité internationales:* Roger Hill, directeur de recherche.

Le Comité poursuit l'examen de la souveraineté maritime du Canada.

Le général Gérard Thériault fait un exposé.

Alex Morrison fait un exposé.

Roger Hill fait un exposé.

Les témoins répondent aux questions.

11 h 30, la séance est suspendue.

À 12 h 02, la séance reprend.

À 13 h 08, la séance est suspendue.

À 13 h 10, la séance se poursuit à huis clos.

À 13 h 21, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité
Patricia Russell

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Thursday, January 25, 1990

• 1103

The Chairman: Members of the committee, this is our first meeting since a new decade came into being. I would anticipate that following this week our committee will be working on a very active schedule and that we will have very busy times ahead of us.

We have three witnesses before us today, all interesting. I have had an opportunity to see some briefs in advance, and one I received just moments ago. I am partly stalling deliberately for time because I am not sure what we have, but we have a vote bell ringing at the back of the room, and I ask if you could check most importantly to see what time the vote will take place.

Mr. Blackburn (Brant): We may have several within the next hour.

The Chairman: Why would that happen?

Mr. Blackburn: I have no idea.

Mr. Mifflin (Bonavista—Trinity—Conception): Mr. Blackburn would not know, Mr. Chairman.

Mr. Blackburn: Something about the GST.

The Chairman: At any rate, I would propose that pending what information I get we watch our clocks carefully. I apologize to the witnesses that we may have an interrupted morning.

I would like to introduce General Theriault, former Canadian Chief of Defence Staff; Alex Morrison, Executive Director, Canadian Institute of Strategic Studies; and Roger Hill, from the Canadian Institute for International Peace and Security.

• 1105

Gentlemen, what I propose to do is have you each make a short statement, and then we will recognize the members for a timed period and they can question and direct their questions specifically to whom they wish.

General Gerard Theriault (former Canadian Chief of Defence Staff): Mr. Chairman, I was told that the subject of interest to the committee is basically maritime sovereignty.

The Chairman: That is right.

Gen Theriault: I must say that in reflecting about the subject and appearing to address you I find it a little difficult to come to the subject cold for many technical reasons. For one thing, I think it really has to be situated in a larger framework, and with your agreement I would like to address that larger framework. I do not know whether the preliminary remarks I have prepared are too long. They might take 10 to 15 minutes. But this is a very

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 25 janvier 1990

Le président: Mesdames et messieurs, nous ouvrons notre première séance de cette nouvelle décennie. Dès la semaine prochaine, je crois que notre Comité aura un calendrier très chargé et que nous serons très occupés pendant un certain temps.

Nous accueillons ce matin trois témoins, aussi intéressants les uns que les autres. J'ai eu le loisir de lire quelques mémoires à l'avance, sauf un que je viens de recevoir. J'essaye délibérément de gagner du temps car je note que la cloche appelant au vote sonne et il serait bon de vérifier à quelle heure ce vote aura lieu.

M. Blackburn (Brant): Il se peut qu'il y en ait plusieurs avant que l'heure ne soit écoulée.

Le président: Pourquoi?

M. Blackburn : Je n'en ai aucune idée.

M. Mifflin (Bonavista—Trinity—Conception): M. Blackburn ne le saurait pas, monsieur le président.

M. Blackburn: C'est à propos de la TPS.

Le président: De toute façon, suivons l'heure de près tant que nous n'aurons pas les renseignements demandés. Je voudrais présenter toutes mes excuses aux témoins car nous risquons d'avoir quelques interruptions.

Permettez-moi maintenant de vous présenter le général Thériault, ex-Chef de l'état-major de la Défense, M. Alex Morrison, directeur exécutif de l'Institut canadien des études stratégiques et M. Roger Hill de l'Institut canadien pour la paix et la sécurité internationale.

Messieurs, je vous propose de bien vouloir présenter chacun un exposé assez bref de votre point de vue et je demanderais ensuite aux députés d'adresser leurs questions à qui ils désirent.

Le général Gérard Thériault (ancien Chef d'état-major de la Défense): Monsieur le président, je me suis laissé dire que le Comité s'intéressait plus précisément à la souveraineté maritime.

Le président: C'est bien cela.

Gén Thériault: Je dois dire qu'en réfléchissant à la question, il m'est difficile de vous en parler à froid pour de nombreuses raisons de procédure. Premièrement, je crois que le débat doit être situé dans une perspective plus vaste et c'est ce que j'aimerais faire, avec votre permission. Je ne sais pas si les quelques remarques que j'ai préparées sont trop longues ou non. Mon exposé pourrait durer de 10 à 15 minutes. Cette question est cependant très

[Texte]

complex issue and ought to be cast properly in the larger framework, which is something we have not done very well in this country.

The Chairman: My view on it would be that if we extend the time beyond 10 minutes, which I understand was the request that was made to each of the participants on our panel this morning, that restricts the time for questioning by members. So I would ask that you proceed, take note of the clock and do what you can in 10 minutes. We will ask all panelists to do the same.

Gen Theriault: Certainly. Please call the bell on me as soon as you want me to terminate. I will try to do that.

As I mentioned, I think sovereignty really has to be addressed as a subset of the larger concern, which is the policy framework for the country, our national security framework. Sovereignty is a word that has been used very widely in Canada and has generated a great deal of emotion, but too frequently, I think, we do not define what we mean by sovereignty. To me, sovereignty is a *sine qua non* of *de jure* statehood, and sovereignty is a problem only if and when the jurisdiction of the state is in some way challenged. It may involve the armed forces in extreme circumstances, but by no means are the armed forces necessarily involved in the exercise of the various functions that devolve from sovereignty.

The Arctic, to be sure, has borne much of the focus of concerns of Canadians with respect to sovereignty, and I think that has arisen further in connection with the Arctic passages. Now, strictly speaking, technically I am not aware that we have any real fundamental sovereignty problem there. What is at issue is whether a right of transit exists, if any, and I suspect that probably will be determined ultimately by the International Court of Justice at The Hague.

But I think it is important to remember that, even if a right of passage were found to exist there, the rights and jurisdictions of the riparian state are in no way diminished, and that means that any passage that might have to take place through the Arctic would have to do so in compliance with Canadian regulations, including the Arctic Water Pollution Prevention Act of 1970 and so on. That is not to say, however, that we do not have some justified concerns with respect to sovereignty. But I would go on to suggest that perhaps some of these concerns may well be of our own making, and I would like to come back to that a little bit later.

• 1110

We are very fortunate in this country, in fact, that our country has an enormous geography but it does enjoy a nearly unique degree of natural security that very few other states enjoy. It seems to me, though, that probably our historical reliance on others for security—first Britain then the United States, and this I think we have sought to cloak somehow through our participation in NATO—

[Traduction]

complexe et devrait être située dans une perspective plus large, ce que nous n'avons jamais vraiment réussi à faire dans ce pays.

Le président: Ce que je crains, si vos vos remarques préliminaires dépassent 10 minutes, et je crois savoir que nous vous avons demandé de les circonscrire à 10 minutes, c'est que les députés disposeront de moins de temps pour vous poser des questions. Je vous demanderais donc de faire attention à l'heure et de faire ce que vous pouvez en 10 minutes. Je demanderais à tous nos témoins d'observer la même consigne.

Gén Thériault: Assurément. N'hésitez pas à m'arrêter dès que mon temps de parole sera écoulé, mais j'essaierai de me limiter à 10 minutes.

Comme je l'ai dit, la souveraineté devrait être examinée sous un angle plus large, sous l'angle de la sécurité nationale de ce pays. La souveraineté est un mot qui a été utilisé dans un sens très large au Canada, suscitant par là beaucoup d'émotions, mais nous ne définissons pas souvent, à mon avis, ce que nous entendons par souveraineté. Pour ma part, la souveraineté est une condition *sine qua non* de tout État de droit et elle ne pose problème que si la juridiction de l'État est mise en cause. Il se peut que, dans des cas extrêmes, l'armée soit appelée à intervenir, mais elle n'intervient pas nécessairement dans l'exercice des diverses fonctions qui découlent de la souveraineté.

On a souvent évoqué l'Arctique à propos de la souveraineté, c'est ce qui a le plus retenu l'attention des Canadiens jusqu'à présent, sans parler des passages du Nord-Ouest. Or, stricto sensu, je ne crois pas que cela pose de réels problèmes de souveraineté. Le problème qui se pose est le suivant: existe-t-il un droit de passage ou non et cette question devra vraisemblablement être tranchée en dernier recours par la Cour internationale de justice de La Haye.

Il convient cependant de garder à l'esprit, même si droit de passage il y avait, que l'État riverain conserve ses droits et compétences d'attribution, ce qui signifie que tout droit de passage accordé dans l'Arctique devrait être accordé sous réserve des textes d'application canadiens, notamment sous réserve de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques de 1970. Cela ne signifie pas pour autant cependant que cette question de souveraineté ne nous préoccupe pas à juste titre. Mais je dirais qu'il est possible que nous soyons à l'origine de certaines de ces préoccupations fruit de notre imagination et je reviendrai là-dessus un peu plus tard, si vous me le permettez.

D'ailleurs, nous sommes très chanceux, car, si notre pays s'étend sur une énorme superficie, nous bénéficions cependant d'un niveau de sécurité naturelle presque unique au monde et dont jouissent très peu d'autres États. Cependant, si nous envisageons notre dépendance historique vis-à-vis d'autres États pour assurer notre sécurité—tout d'abord la Grande-Bretagne et ensuite les

[Text]

together with what many perceive really as our immaturity and uncertain purpose as a state, all these have accounted, I think, for our failure to grapple more surely and realistically with our own central and our own more basic responsibilities as a sovereign nation state. I would submit that this is greatly overdue, and it is a pity really that the 1987 white paper was deficient in this respect, as in other respects.

Conceptually there has to be just a more compelling and lasting and solid basis, I would suggest, to our defence policy than what I might describe as NATO "me-tooism". Our primary national responsibilities in terms of security, and sovereignty as a corollary thereof, are driven by two imperatives: the ability to deploy the means necessary anywhere within or on the perimeter of our country to ensure compliance with Canadian laws, and/or to provide a reasonable level of defence against any defendable—if you will pardon my English—and demonstrable threat directed against Canada. Secondly, we have to be more sensitive to the fact that the security of the territory of Canada is of compelling strategic interest to the security of the United States and of itself that imposes some very special responsibilities on us.

These are underscored, of course, by the fact that heretofore and certainly for the intermediate future the United States strategic nuclear deterrent has been the ultimate guarantor of western security. Thus, whether we like it or not, we must see to it that the United States should never feel threatened by perceived vulnerability on the part of Canada, Canadian territory or approaches. Interestingly, this is a point that Prime Minister Mackenzie King made as far back as 1938.

Neglect of defence responsibilities, the security of its citizens being one of the first responsibilities of the state, is a certain way of placing our sovereignty at risk. There is a strange inconsistency sometimes between Canadians' purported anxiety about their sovereignty and their apparent disinterest in the defence of their country. By any standard—not just by U.S. standards, but I think by NATO standards, really—our ability to control our own territory is at best marginal.

We are just now completing, for example, a portion of the continental perimeter surveillance system, the North Warning System—which I submit we would need for our own national surveillance requirements in any event, this being the only one of the several continental defence systems that are involved in the North American defence

[Translation]

États-Unis—et je pense que nous avons plus ou moins camouflé ceci sous le couvert de notre participation à l'OTAN—ainsi qu'une attitude souvent perçue comme immaturité et incertitude quant à notre rôle d'État, tout ceci pourrait, à mes yeux, expliquer pourquoi nous n'avons pas su aborder d'une façon plus sûre et réaliste la question de nos responsabilités fondamentales et centrales en tant qu'État-nation souverain. Il est grand-temps de remédier à cette situation et il est vraiment regrettable que le Livre blanc de 1987 présente des lacunes à ce sujet, comme sur d'autres points d'ailleurs.

D'un point de vue théorique, je pense que notre politique de défense pourrait se fonder sur des bases plus convaincantes, plus durables et plus solides que l'imitation servile de nos partenaires de l'OTAN. Nos responsabilités nationales fondamentales en termes de sécurité, et la souveraineté en est un corrélaire, découlent de deux impératifs: la possibilité de déployer, n'importe où sur le territoire national ou aux frontières, les moyens nécessaires pour assurer le respect des lois canadiennes et d'assurer un niveau raisonnable de défense contre toute menace certaine, et contre laquelle il est possible d'opposer une défense, visant le Canada. D'autre part, nous devons nous sensibiliser davantage au fait que la sécurité du territoire canadien présente un intérêt stratégique fondamental pour la sécurité des États-Unis et cela même nous impose certaines responsabilités d'une nature très spéciale.

Ces différents facteurs sont mis en lumière, naturellement, par le fait que, jusqu'à présent et certainement pour un avenir indéterminé, la force nucléaire stratégique de dissuasion des États-Unis et le garant ultime de la sécurité du monde occidental. De ce fait, que cela nous plaise ou non, nous devons nous assurer que les États-Unis ne se sentiront jamais menacé du fait d'une perception d'un Canada vulnérable, qui s'agisse du territoire canadien ou de ses abords. Il est intéressant de noter que, dès 1938, le premier ministre Mackenzie King avait déjà noté cette situation.

L'une des premières responsabilités d'un État est d'assurer la sécurité de ses citoyens; négliger les responsabilités de l'État dans le domaine de la défense, c'est une façon certaine de mettre la souveraineté en danger. On constate parfois une incohérence curieuse entre les craintes des Canadiens au sujet de leur souveraineté nationale d'une part et leur manque d'intérêt apparent au sujet de la défense de leur pays. Quel que soit le critère—je ne pense pas seulement au critère américain, en fait, je pense vraiment au critère de l'OTAN—notre capacité de contrôle de notre territoire est, au mieux, marginale.

Par exemple, nous venons de terminer une partie du système de surveillance du périmètre continental, le Système d'alerte du Nord, et j'avance que nous aurions besoin de ce système, de toute façon, pour la surveillance de notre propre territoire, car il ne s'agit que de l'un des plusieurs systèmes de défense continentals qui font partie

[Texte]

system—and the United States is paying 60% of the cost. It seems to me that we cannot be a very proud people.

We boast the longest coastlines in the world, but we have 18 maritime surveillance aircraft, not many more than the Dutch. The Japanese have 100 of essentially the same type.

The custodial responsibilities of our land are our first duty. I want to stress here that the last thing I would want this to be interpreted as is any sort of an anti-NATO bias. I have spent nine years of my career in NATO. It was very fulfilling, very rewarding. I think Canadians took—and I among them—great pride in the very important and timely contribution we made to NATO. But today we are maintaining costly forces in Europe that really no longer serve any military purpose, with the exception perhaps of the fighters because of the inherent flexibility of airpower. A squadron is a squadron. But still I hold to the view that basically our forces in Europe are really no longer serving any vital military purpose.

[Traduction]

du système de défense nord-américaine. Les États-Unis paient 60 p. 100 du coût de ce projet. Il me semble que nous ne pouvons pas être d'une grande fierté.

Nous nous vantons d'avoir le littoral le plus long au monde mais nous n'avons que 18 avions de surveillance maritime, pas beaucoup plus que les Pays-Bas. Les Japonais, eux, disposent de 100 appareils du même type.

Notre première responsabilité est d'assurer la protection du pays. Je souligne ici que je ne voudrais surtout pas que mes remarques soient interprétées comme reflétant un préjugé anti-OTAN. J'ai consacré neuf ans, au cours de ma carrière, à l'OTAN. Ce furent des années intéressantes, enrichissantes. Je crois que les Canadiens, et je suis du nombre, furent très fiers de la contribution importante et opportune que nous avons apportée à l'OTAN. Aujourd'hui, cependant, nous avons en Europe des troupes qui coûtent cher sans vraiment servir à des fins militaires, à l'exception, peut-être, des avions de chasse, compte tenu de la souplesse inhérente aux forces aériennes. Un escadron c'est toujours un escadron. Mais je persiste à croire qu'essentiellement les troupes que nous avons en Europe ne répondent plus à une nécessité militaire d'importance vitale.

• 1115

The one mission we had in Europe that was of great military and strategic importance was in north Norway. Our contribution there was highly valued by the alliance as well as by the Norwegians. However, we terminated that commitment to concentrate our forces where they are least needed. Given the enormous importance of the security of Norway to NATO Europe and to the whole North Atlantic defence strategy, I thought it was a rather strange move indeed, particularly at a time when we are making a major investment in the modernization of our fleet, whose primary effort remains directed to the defence of the North Atlantic, as well of course as national tasks. On the whole really we have, and we continue to have, excessive fragmentation of our forces, too many commitments, none of which we are really able to discharge adequately.

Again, though, I would want to stress that I am not suggesting that NATO is in any way irrelevant to our security—far the contrary. NATO has been a great success story, and moreover it is the consequences of this success that we are witnessing in eastern Europe today, and the task of the alliance is by no means over.

My questions have to do really with what our contribution within the alliance should be, a contribution that should be sensible and appropriate for Canada, and they have to do really with what I continue to perceive as the lack of a solid core to our own defence policy, something I do not see in any other NATO country.

Nous avions cependant en Europe une mission qui présentait une grande importance militaire et stratégique. Il s'agit de la Norvège du Nord. Tant l'alliance que les Norvégiens prisait beaucoup notre contribution. Mais nous avons mis fin à cet engagement et avons choisi de concentrer nos troupes là où on en a le moins besoin. Compte tenu de l'importance considérable de la sécurité de la Norvège pour les pays européens membres de l'OTAN et pour l'ensemble de la stratégie de défense Nord-Atlantique, cette décision m'a semblé assez curieuse, surtout à un moment où nous engageons des investissements considérables pour moderniser notre flotte dont la tâche principale demeure la défense de l'Atlantique Nord ainsi naturellement que des activités d'ordre national. Franchement, dans l'ensemble, nous souffrons, et ceci se poursuit, d'une fragmentation excessive de nos forces armées, et d'une pléthore d'engagements que nous ne pouvons tous respecter.

Ici encore, je souligne que je ne suggère en aucune façon que l'OTAN est sans pertinence pour notre sécurité—c'est bien le contraire. L'OTAN a connu un succès considérable. C'est d'ailleurs à la suite de ce succès que nous connaissons les événements qui se produisent en Europe de l'Est actuellement; et la tâche de l'alliance n'est certainement pas terminée.

Les questions que je soulève visent ce que notre contribution devrait être au sein de l'alliance: une contribution qui devrait être raisonnable et appropriée pour le Canada. Ces questions traitent de ce que je continue à percevoir comme étant l'absence d'une ossature solide dans notre politique de défense; lacune que je ne vois pas dans les autres pays de l'OTAN.

[Text]

The worst folly at this time would be to think we no longer need any defence. The next decade will usher in some dramatic changes, the outcome of which are uncertain at best. The Soviet Union may even disintegrate, and the Soviets in any event, as we know, must direct more of their resources to the development of their economy and the modernization of their partly 19th century infrastructure. In fact their delay in doing so may well cost them the survival of the Communist Party.

We already can see that superpower rivalry is subsiding. The United States, as we know, has traditionally sought to avoid foreign entanglements and is becoming increasingly wary of its role as the world's policeman, especially of the cost of doing so. It needs to redirect more of its resources to domestic needs and a decaying infrastructure. And the Americans are becoming increasing resentful, and I think with considerable reason, that the economic strength and prosperity of some of its competitors are really the direct result in large part of its having assumed the burden of their security. And I am afraid that we Canadians are numbered among the freeloaders in that respect. I would expect too that a stronger hemispheric focus on the part of the United States will underscore the importance for Canada to be seen to be standing on its own feet and to be a steady and consistent ally.

Concertation is sure to continue to progress in the European community, which will increasingly assert its interests as a bloc. As we know, our relations with Europe have been difficult on many fronts already for some years—in agriculture, and we are experiencing it in fisheries now. There is justified concern with respect to our trade, although it remains important. But in relative terms our trade with Europe is diminishing. Germany will nearly certainly gradually reunify, and already its focus is shifting to the east. What influence we have had in Europe really has very substantially waned, it seems to me.

Finally, already there is significant evidence of a major resurgence of nationalism in eastern Europe, the Balkans, and some of the Soviet republics, the outcome of which is unknown but is cause for serious concern. So on the whole there is tremendous acceleration in the pace of political change, and rapid change means instability, and instability nearly inevitably means increased risk.

Meanwhile very large levels of arms, nuclear and conventional, persist. The Soviet armed forces remain the largest and their arsenals the most extensive, but there are also other very large worrying arsenals in the world, in

[Translation]

Ce serait de la pire folie que de croire que nous n'avons plus, maintenant, besoin de défense nationale. La décennie qui s'ouvre va nous apporter des changements profonds dont les résultats sont, au mieux, incertains. Il se pourrait même que l'Union soviétique se désintègre et, de toute façon, nous savons que les Soviétiques devront consacrer une partie plus importante de leurs ressources au développement de leur économie et à la modernisation d'une infrastructure dont une partie appartient encore au XIXe siècle. En fait, les retards qu'ils pourraient prendre en ce sens pourraient leur coûter la survie même du Parti communiste.

Nous constatons déjà que la rivalité entre les superpuissances s'apaise. Nous savons que les États-Unis ont traditionnellement essayé d'éviter les engagements à l'étranger et qu'ils sont de plus en plus réticents vis-à-vis de leur rôle de policiers du monde, inquiets surtout des coûts que cela entraîne. Ils doivent, d'autre part, réorienter une plus grande partie de leurs ressources pour répondre aux besoins internes et pour améliorer une infrastructure en déclin. De plus, les Américains sont de plus en plus irrités, et je pense que ceci est amplement justifié, de voir que la force économique et la prospérité de certains de leurs concurrents découle directement du fait que les États-Unis ont assumé la charge d'assurer leur sécurité. Je crains que les Canadiens ne soient comptés parmi les pique-assiette à ce sujet. D'autre part, je pense que si les États-Unis axent leurs activités sur notre hémisphère ceci soulignerait l'importance pour le Canada d'être perçu comme suffisant à ses propres besoins et étant un allié sûr et conséquent.

La concertation va certainement progresser au sein de la communauté européenne et celle-ci va de plus en plus affirmer ses intérêts communautaires. Comme nous le savons, nos rapports avec l'Europe sont difficiles dans plusieurs domaines depuis déjà plusieurs années: dans le secteur agricole et, maintenant, dans celui de la pêche. Même si notre commerce extérieur avec l'Europe demeure important, il y a lieu de s'en préoccuper. En termes relatifs, d'ailleurs, nos échanges avec l'Europe diminuent. Nous allons certainement voir une réunification graduelle de l'Allemagne qui, déjà, regarde de plus en plus vers l'Est. Toute influence que nous avons pu avoir en Europe est maintenant, me semble-t-il, considérablement réduite.

Finalement, nous notons déjà des signes évidents d'un renouveau important du nationalisme dans l'Europe de l'Est, dans les Balkans et dans certaines des républiques soviétiques. Les conséquences de ces mouvements demeurent inconnues mais justifient des graves préoccupations. Dans l'ensemble, le rythme des changements politiques s'accélère beaucoup et une évolution rapide signifie instabilité ce qui, inévitablement, se traduit par des risques accrus.

Parallèlement, les stocks d'armes nucléaires et conventionnelles se maintiennent à des niveaux très élevés. Les Forces armées soviétiques sont toujours les plus nombreuses et leurs arsenaux les mieux stockés. Mais

[Texte]

fact in South America and even in Latin America, in the Middle East, and in Southeast Asia.

It is going to be a major challenge to manage rapid change in an orderly and peaceful fashion. So it is not now the time to throw out the institutions that have preserved our security and have led to this new era of promise. And Canada, let us be realistic, in relative terms is already largely disarmed.

• 1120

Our fellow Canadians do not seem to appreciate it, but power is going to remain a major element in the conduct of international relations. Our unfocused and in my sense inconsistent and perceivably half-hearted approach to our defence responsibilities, together with the government's management of its commitments in this policy sector in recent years, I am afraid have destroyed much of our credibility and our standing with our major allies.

Our defence policy framework is in tatters conceptually. Clearly we have some very serious thinking to do and we must get the logic right before we rush into hardware decisions. If the past is any guide we ought to also think very carefully about the process involved in the redefinition and updating of our defence.

The Chairman: Could I ask our witness to come to a summary fairly quickly. We are about five minutes over your time.

Gen Theriault: As a matter of fact, I am at my very last sentence.

The Chairman: Good.

Gen Theriault: So in my mind, really getting on with this task and getting it right will be the basis of sovereignty for Canada in the future.

The Chairman: I will ask our next witness to proceed with his comments. I intend to recess this committee at about 11.30 a.m. The vote will take place about eight minutes after that.

Mr. Alex Morrison (Executive Director, Canadian Institute of Strategic Studies): Thank you, Mr. Chairman. I am happy to be here today to speak on the subject of Canada's maritime security. I have a longer brief that has been submitted and I hope that will be available with the *Minutes of Proceedings and Evidence*.

I will hold there are certain outward manifestations of the inward determination to exercise sovereignty that ought to be displayed by any state claiming to be a sovereign power. In the case of Canada these outward manifestations are not present, leading some to speculate that the inward determination is also missing.

I will argue that it is in the interests of Canada as a sovereign country, in the interests of the NATO alliance

[Traduction]

il y a aussi d'autres arsenaux très importants dans le monde qui sont aussi fort préoccupants. On peut mentionner l'Amérique du Sud, l'Amérique latine, le Moyen-Orient et l'Asie du Sud-Est.

La gestion de cette évolution rapide dans l'ordre et dans la paix va certainement être un défi de taille. Ce n'est donc pas le moment de rejeter maintenant les institutions qui ont maintenu notre sécurité et nous ont amenés à cette nouvelle ère pleine de promesses. Et le Canada, soyons réalistes, est déjà largement désarmé en termes relatifs.

N'en déplaise à nos concitoyens, la puissance militaire demeurera un élément central dans la conduite des relations internationales. Notre attitude floue, à certains égards incohérente et qui donne une impression de tiédeur face à nos responsabilités en matière de défense, de même que la gestion gouvernementale de nos engagements dans ce domaine au cours des dernières années ont, je le crains, sapé en grande partie notre crédibilité auprès de nos principaux alliés.

Les principes de notre politique de défense sont en ruine. Nous devons les redéfinir très sérieusement et proposer une structure logique avant toute décision d'ordre matériel. En fonction de notre expérience, nous devons faire preuve de la plus grande prudence pour redéfinir notre défense et pour la mettre à jour.

Le président: Puis-je demander à notre témoin de nous présenter rapidement son résumé? Nous avons environ cinq minutes de retard.

Gén Thériault: En fait, j'en ai terminé.

Le président: Parfait.

Gén Thériault: À mon avis, la meilleure façon d'assurer la souveraineté du Canada à l'avenir est de s'atteler à cette tâche et de redresser la situation.

Le président: Je donne maintenant la parole à notre témoin suivant. J'ai l'intention de lever la séance vers 11h30, car le vote doit intervenir environ huit minutes plus tard.

M. Alex Morrison (directeur exécutif de l'Institut canadien des études stratégiques): Merci, monsieur le président. Je suis heureux d'être ici aujourd'hui pour parler de la sécurité maritime du Canada. Je vous ai remis un mémoire assez long et j'espère qu'il sera intégré aux *Procès verbaux et témoignages*.

J'estime que tout État qui prétend à la souveraineté doit manifester ouvertement sa détermination intérieure à l'égard de la protection de cette souveraineté. Dans le cas du Canada, cette détermination ne se manifeste pas, ce qui peut laisser à penser qu'elle fait défaut.

Je prétends que, dans l'intérêt du Canada en tant que pays souverain, dans l'intérêt de l'OTAN et dans l'intérêt

[Text]

and in the interests of international stability to show a determination to be a sovereign nation so that it can contribute effectively to its own security.

Sovereignty means having the ability to maintain authority over the sea, land, and airspace claimed by a state. In the case of Canada we are not able to do that. Even our willingness to pay our fair share of maintaining international stability has greatly declined. Recent action and inaction on the part of the Canadian government have led me to believe that whatever national resolve we may have possessed is weakening, that our sovereignty is in peril, that we may be contributing to international instability, and that Canada risks being viewed increasingly as a protectorate of the United States.

I was a member of the Canadian mission to the United Nations from 1983 until 1989, and I have to tell you that I was embarrassed continually by comments from my colleagues around the world concerning the state of Canada's defence. After they would unload on me, they would then smile and say, "Alex, after all, we realize you are just a protectorate of the Americans". That was very embarrassing as a Canadian.

In his introduction to the defence white paper Prime Minister Mulroney said:

Canada must look to itself to safeguard its sovereignty and pursue its own interests. Only we as a nation should decide what must be done to protect our shores, our waters, and our airspace.

Amen. Mr. Chairman, the fundamental, basic question is whether Canada will survive as an independent and sovereign country. We must view maritime security in the widest possible sense. We must have the capability to be aware of what is happening in each of our three dimensions: land, sea, and air. To fail to do so is unacceptable. To fail to do so is to continue to put our sovereignty at risk.

• 1125

If we make little or no effort to protect all our interests and all our resources, who will protect them? There is no reasonable guarantee that our allies will act in the interests of Canada. In fact, it is prudent to assume just the opposite. One can reasonably say that the presence of a foreign power in the Canadian Arctic, the Canadian Atlantic, and the Canadian Pacific may cause other foreign states to consider taking or to take compensating steps. Such moves would be extremely destabilizing and could lead to unintentional contacts. Thus, by not being able to exercise Canadian sovereignty in our waters, Canada may be abetting and providing sanctuary for provocative behaviour. We may never know until an incident occurs.

[Translation]

de la stabilité internationale, il est essentiel que le Canada montre qu'il est résolu à se comporter en nation souveraine de façon à contribuer efficacement à sa propre sécurité.

La souveraineté, pour un État, c'est être en mesure de préserver son autorité sur les eaux, les territoires et l'espace aérien qu'il revendique. Or, pour le Canada, c'est impossible. Nous ne sommes même plus prêts à assumer notre juste part dans le maintien de la stabilité internationale. Je suis tenté de penser, d'après ce qu'a fait récemment le gouvernement et d'après ce qu'il n'a pas fait, que la détermination nationale qui a pu être la nôtre est en train de s'affaiblir, que notre souveraineté est en péril, que nous risquons de contribuer à l'instabilité internationale et que le Canada s'expose à passer de plus en plus pour un protectorat des États-Unis.

J'ai fait partie de la mission canadienne aux Nations-unies de 1983 à 1989, et je dois vous dire que j'ai été constamment mis dans l'embarras par ce que me disaient mes collègues du monde entier à propos de la situation de la défense canadienne. Après m'avoir fait part de leur point de vue, ils souriaient et me disaient: «Alex, après tout, nous savons que vous n'êtes qu'un protectorat des États-Unis». En tant que Canadien, j'ai toujours trouvé ces propos très embarrassants.

Dans son introduction du Livre blanc sur la défense, le premier ministre Mulroney affirmait ceci:

Il incombe à chaque pays de veiller lui-même à la protection de sa souveraineté et à la défense de ses intérêts. C'est à nous seuls qu'il appartient de décider comment il convient de protéger nos côtes, nos eaux et notre espace aérien.

Amen. Monsieur le président, il s'agit essentiellement de savoir si le Canada va assurer sa survie en tant que pays indépendant et souverain. Nous devons donc considérer la sécurité maritime dans son sens le plus large. Nous devons être en mesure de savoir tout ce qui se passe sur notre territoire, dans nos eaux et dans notre espace aérien. Le contraire serait inacceptable. En outre, il laisserait planer un risque sur notre souveraineté.

Si nous ne nous efforçons pas de protéger tous nos intérêts et toutes nos ressources, qui va les protéger? Rien ne garantit vraiment que nos alliés puissent préserver les intérêts du Canada. En fait, il est prudent de supposer le contraire. On peut considérer que la présence d'une puissance étrangère dans les zones canadiennes de l'Arctique, de l'Atlantique ou du Pacifique peut amener d'autres États étrangers à envisager des mesures compensatoires. De telles actions risquent d'être très destabilisatrices et d'occasionner des contacts non intentionnels. Par conséquent s'il n'est pas en mesure d'assurer sa souveraineté dans ses eaux territoriales, le Canada risque de favoriser des comportements provocateurs, puis de servir de refuge à leurs auteurs. Ce genre d'incident est généralement imprévisible.

[Texte]

Mr. Clark made a statement in 1985 on Canadian sovereignty and at that time he said the sovereignty cupboard is bare. Mr. Chairman, it still is. At that time Mr. Clark announced that Canada was going to build an ice-breaker, and that was greeted as a momentous thing. How ludicrous it is that a country such as Canada until this day does not have the capability to sail through its own waters. If some tropical country said it was going to build an ice-breaker, that would be taken as great and momentous news, a wondrous event. But why should we, Canada, consider it significant that finally we might be able to move through our own waters?

As long as international stability exists, Canada and her allies must continue to show resolve in all areas of strategic importance. Soviet naval pre-eminence is a reality with which we must still deal, and Canada must not allow its armed forces to continue to slip into a state from which we are unable to contribute effectively to our own security. No government can be relied upon to make political, military, and economic decisions in the best interests of its people if it cannot itself rely on intelligence of an assured supply and integrity.

Our allies who operate in the Arctic can be expected to make available to Canada only that information about their activities which it is in their best interests to provide. Canadians cannot now claim to exercise full sovereign authority over our northern waters. If Canada is to benefit fully from co-operative alliances with sovereign states, she herself must participate as a fully sovereign state.

The maritime force structure under present consideration offers Canada an incomplete surveillance capability, an incomplete capability to look after the sea lines of communication, and absolutely incomplete underwater capability. Plans for the rebuilding of the Canadian navy are available. Their execution depends on the resolve of the government.

In peacetime one of the most damaging infringements of Canadians' economic security and sovereignty has been the over-harvesting of our maritime fish stocks, and members will agree with me that east coast fishing communities are already facing a very difficult adjustment to the decline in their annual harvests. In the government decision to give up our surveillance aircraft we implicitly encourage detrimental actions in the area of Canadian sovereignty and security.

It is prudent to remark here that the armed forces are the only agency to which government gives the authority to use force to protect its interests. Those who serve in the military do so under conditions of unlimited liability: they go where they are told to go; they do what they are told to do. The Canadian Armed Forces also had the added advantage of not being on strike during the time of a fishing crisis on Canada's Atlantic coast.

[Traduction]

M. Clark a fait en 1985 une déclaration sur la souveraineté canadienne, déclarant à l'époque que l'«armoire» de la souveraineté était vide. Monsieur le président, elle l'est toujours. À cet époque, M. Clark a annoncé que le Canada allait construire un brise-glace et la déclaration fut considérée comme historique. Pourtant, n'est-il pas ridicule qu'un pays comme le Canada ne soit toujours pas en mesure de patrouiller ses propres eaux territoriales? Si un pays tropical annonçait qu'il s'apprêtait à construire un brise-glace, la nouvelle serait jugée extraordinaire, mais nous, au Canada, devons-nous trouver extraordinaire d'être en mesure de sillonner nos propres eaux territoriales?

Tant que la stabilité internationale se maintient, le Canada et ses alliés doivent continuer à faire preuve de détermination dans tous les secteurs d'importance stratégique. La suprématie de la marine soviétique est une réalité à laquelle nous devons toujours faire face, et le Canada ne doit pas laisser ses forces armées se désintégrer au point de ne plus pouvoir assurer efficacement sa propre sécurité. On ne peut pas s'attendre à ce qu'un gouvernement prenne des décisions politiques, militaires et économiques conformes à l'intérêt de sa population s'il ne peut lui-même miser sur des renseignements sûrs et fiables.

Nos alliés présents dans l'Arctique ne nous renseignent sur leurs activités que dans la mesure où ils ont intérêt à le faire. Les Canadiens ne peuvent pas prétendre actuellement à un plein exercice de leur pouvoir souverain sur l'espace maritime du Nord. Si le Canada veut tirer intégralement parti de ses alliances de coopération avec des États souverains, il doit y participer lui-même en tant qu'État souverain.

La structure de la marine canadienne envisagée actuellement n'offre que des capacités incomplètes en matière de surveillance, de contrôle des voies de communication et d'intervention sous-marine. Il existe des plans de restauration de la marine canadienne. Leur exécution dépend de la détermination du gouvernement.

En temps de paix, la surexploitation de nos stocks de poissons a constitué l'une des plus graves atteintes à la sécurité économique des Canadiens, et les membres du Comité reconnaîtront avec moi que les communautés de pêcheurs de la côte est ont déjà bien du mal à s'adapter à la diminution de leurs quotas annuels. En décidant de renoncer à nos avions de surveillance, nous nous exposons à des actions préjudiciables pour notre souveraineté et sécurité.

Il convient de signaler ici que les Forces armées constituent le seul organisme auquel le gouvernement confère le pouvoir d'utiliser la force pour protéger ses intérêts. Les membres des Forces armées sont entièrement soumis aux ordres: ils vont là où on leur dit d'aller et ils font ce qu'on leur dit de faire. Les Forces armées canadiennes ont en outre l'avantage de ne pas être en grève en cas de crise de la pêche sur la côte atlantique.

[Text]

Mr. Chairman, it is clear how important it is to give to our navy the highest priority possible. The 1990s will put more demands on our ships and it will not be possible to cope with them. Either we rise to the occasion and meet these demands head on or we will find others exercising our sovereignty. Of course if that happens Canada will not have any sovereignty. Thank you.

• 1130

The Chairman: On behalf of the members of the committee, I want to thank the two witnesses who have addressed us. We will not entertain any questions at this time because a vote is coming up. I ask the witnesses to understand the situation the committee finds itself in at this time. We will recess, but we are not sure as to how the rest of the morning will unfold. There is apparently only one vote, in which case we should be back here just prior to 12 noon. Witnesses should try to be around here by about 12 noon again for resumption. This meeting is recessed until that time.

• 1131

• 1204

The Chairman: The committee will come to order. The two witnesses who have already addressed the committee have in my view put forward some very interesting comments. I am looking forward to hearing from our third witness, and again would ask that we operate within a timeframe of approximately 10 minutes each for questions.

• 1205

It is with pleasure that I call upon Mr. Roger Hill, Canadian Institute for International Peace and Security.

Mr. Roger Hill (Director of Research, Canadian Institute for International Peace and Security): Thank you very much, Mr. Chairman. I have done a written brief that begins by looking at the great changes now going on in Europe and the rest of the world. It then considers the implications for Canadian defence policy and other security policies in general. I would not propose to go over all those points but rather to turn directly to the question of the implications for Canada's maritime sovereignty.

I would like to mention at the outset that I benefited from the comments of my colleagues at the institute and we do have with us here today Mr. Ron Purver, a research

[Translation]

Monsieur le président, vous voyez à quel point il est essentiel d'accorder la plus haute priorité à notre marine. Les années 90 vont mettre nos navires à lourde contribution, et ils risquent de ne pas pouvoir faire ce que l'on attend d'eux. De deux choses l'une: soit nous permettons à notre marine de répondre exactement à nos attentes, soit nous laissons à d'autres le soin d'exercer notre souveraineté à notre place. Dans ce cas, c'en est fait de la souveraineté canadienne. Je vous remercie.

Le président: Au nom des membres du Comité, je tiens à remercier les deux témoins qui ont pris la parole. Nous ne pouvons passer immédiatement aux questions, à cause du vote qui doit commencer bientôt. Je demande aux témoins de se montrer compréhensifs envers le Comité. Nous allons suspendre la séance, sans savoir exactement comment les choses vont se dérouler d'ici midi. Apparemment, il n'y a qu'un vote, auquel cas nous devrions pouvoir reprendre la séance un peu avant midi. Je demande aux témoins d'être ici vers midi, pour la reprise de nos travaux. Dans l'intervalle, la séance est suspendue.

Le président: Nous reprenons la séance. Les deux témoins qui ont déjà comparu ont, selon moi, formulé des observations très intéressantes. J'ai hâte d'entendre notre troisième témoin et, encore une fois, chacun de vous disposera d'environ 10 minutes pour poser des questions.

J'ai le plaisir d'inviter M. Roger Hill, de l'Institut canadien pour la paix et la sécurité internationales à prendre la parole.

M. Roger Hill (directeur de la recherche, Institut canadien pour la paix et la sécurité internationales): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président. J'ai préparé un mémoire dans lequel je traite d'abord des changements importants qui sont en train de se produire en Europe et ailleurs dans le monde. Je parle ensuite des conséquences de ces transformations pour les politiques du Canada en matière de défense et dans d'autres domaines intéressant la sécurité. Je n'ai pas l'intention de parler en détail de tous ces points, je vais plutôt passer directement à la question des répercussions sur la souveraineté maritime du Canada.

Je tiens tout d'abord à mentionner que les commentaires de mes collègues de l'institut m'ont beaucoup aidé et que nous avons ici aujourd'hui M. Ron

[Texte]

associate of the institute who is well known for his work in such areas as Arctic affairs and maritime arms control.

On the question of sovereignty, relating defence and other security policies to Canada's own fundamental requirements or principal needs should not imply what I would call a stingy preoccupation with narrow self-interest. Sovereignty and other vital concerns should be promoted by behaving as good, outgoing international citizens as well as by looking at our own backyard.

Just to give one example, I believe contributing to NATO and NORAD helps to maintain the military balance between east and west, but it also assists Canada in upholding its sovereignty vis-à-vis the United States. One can find other examples, of course, in such areas as economic aid and so forth in which behaving as a good international citizen has a bearing on Canada's sovereignty. It upholds Canadian sovereignty. We need to bear these linkages in mind when we consider the key tasks of the Canadian Armed Forces for the decades ahead.

I think too that this is how we should look at Canada's sovereignty requirements in the maritime area. It is essential to look at the broader approaches to pursuing the national interest as well as the narrower ones more directly related to controlling the national territory.

Here is the sort of thing I have in mind here. In today's rapidly changing world there is a serious possibility that NATO will be transformed in the next few years into a new arrangement having at its core a bilateral alliance between the United States and some form of united Europe. Canada will have to play its cards skillfully if it does not want to be deprived of a major multilateral outlet for its diplomacy, marginalized from Europe, and thrust into an increasingly tight bilateral partnership with the United States.

I believe that maintaining some forces in Europe, whether for collective defence purposes or as guarantee or in a verification function, is one of the best ways of keeping an independent voice in alliance and European affairs and that this helps to bolster this country's sovereignty. In the same way, continuing to contribute to alliance naval forces in the northwest Atlantic and elsewhere can serve the same purpose of helping to uphold Canada's sovereignty.

We should bear in mind here that great Soviet and western naval forces remain in being as immensely powerful military machines despite improvements in recent years in the political atmosphere. Canada's ASW frigates, destroyers, minesweepers, patrol aircraft, and submarines will probably still have important roles to play in collective defence for at least several years, and Canada should continue to fulfil these obligations as it has

[Traduction]

Purver, chargé de recherche à l'institut; M. Purver est très connu pour ses travaux portant notamment sur l'Arctique et la limitation des armements navals.

Pour ce qui est de la souveraineté, si l'on établit un rapprochement entre les politiques du Canada en matière de défense et de sécurité et ses besoins fondamentaux ou principaux, cela ne signifie pas que le pays doive se préoccuper égoïstement de ses seuls intérêts. Pour promouvoir la souveraineté et d'autres aspects vitaux, il conviendrait que le Canada fasse bien sa part comme citoyen membre de la collectivité internationale en plus d'assurer la sécurité du territoire.

Par exemple, en contribuant aux efforts de l'OTAN et du NORAD, le Canada aide à préserver l'équilibre militaire entre l'Est et l'Ouest, mais il protège aussi ses droits souverains vis-à-vis des États-Unis. Il y a bien sûr d'autres domaines où le Canada peut se comporter en bon citoyen du monde, notamment celui de l'aide économique. Ce genre d'action contribue à faire respecter la souveraineté du Canada. Il importe de ne pas oublier ces liens, quand nous examinons les tâches principales qui incomberont aux Forces canadiennes dans les prochaines décennies.

Voici comment il faut envisager les besoins du Canada en matière de souveraineté dans le domaine maritime. Il est essentiel d'adopter une optique plus vaste en faisant valoir les intérêts nationaux, sans pour autant délaisser les perspectives plus étroites se rapportant plus directement à la surveillance du territoire national.

Voici plus précisément ce que je veux dire. Dans la conjoncture mondiale actuelle, qui change rapidement, il est fort possible que l'OTAN devienne, au cours des prochaines années, une instance différente qui reposera sur une alliance bilatérale entre les États-Unis et une Europe unifiée. Le Canada devra faire preuve d'habileté s'il ne veut pas perdre accès à une importante tribune multilatérale, et pour ne pas être laissé en marge de l'Europe et forcé de fonctionner aux termes d'une association bilatérale de plus en plus rigide avec les États-Unis.

À mon avis, garder des forces armées en Europe, que ce soit pour assumer un rôle de défense collective, ou pour garantir des ententes, ou encore à des fins de vérification, constitue pour le Canada un des meilleurs moyens de conserver une voix indépendante dans les discussions sur les affaires intéressant l'alliance et l'Europe, et par conséquent, pour affirmer sa souveraineté nationale. À ces fins, le Canada peut aussi continuer à fournir des forces navales à l'alliance dans le nord-ouest de l'Atlantique et ailleurs.

Il ne faut pas oublier ici que d'énormes forces navales soviétiques et occidentales existent toujours et qu'elles représentent de formidables machines de guerre, en dépit d'un adoucissement du climat politique au cours des dernières années. Les frégates, les destroyers, les dragueurs de mine, les aéronefs de patrouille et les sous-marins du Canada auront sans doute, au moins pendant quelques années encore, des rôles importants à jouer pour assurer

[Text]

in the past. At the same time, this country should also press within the alliance and elsewhere for new approaches to naval arms control designed to reduce the confrontation at sea.

• 1210

I also believe that Canada should continue to contribute to the maritime defence of North America. At present this task is subsumed in the process of contributing to the maritime defence of NATO, but the two sets of requirements could conceivably diverge in the future if European affairs continue to improve, whereas new or actual or potential maritime threats arise in the Pacific region or elsewhere.

I think that at a minimum Canada has to do enough in its own territorial and other offshore waters to ensure that the United States does not feel obliged to come in and do it for us because of its own perceptions of its own security needs.

I turn now to the most basic requirement of sovereignty in the maritime area; that is, I believe, to maintain an adequate presence on, over and under the sea so that Canadian claims to control can be upheld. We should perhaps note at the outset that such national presence will never be total. Even countries like the United States are not able to identify and thoroughly track and check out every small boat or light plane entering the national waters, airspace or territory, so it cannot be expected that Canada would do so over its huge territories.

Maintaining an adequate national presence at sea is a task for the navy and also for Canada's other fleets—i.e., those operated by the Coast Guard, RCMP, and the Department of Fisheries and Oceans. It involves frigates, destroyers, submarines, minesweepers, helicopters and aircraft, together with ice-breakers, patrol boats, patrol aircraft, underwater sonars and related equipment.

There is a long-standing debate over ways of improving Canada's maritime surveillance and control operations. One school of thought argues that the best approach would be to acquire substantial numbers of coastal patrol vessels and other light craft while gradually reducing the fleet's deep-water component. The navy itself has tended to prefer a fleet consisting mainly of deep-water ships because these are capable of a wide range of tasks whereas patrol boats are more limited in capability. Because of current construction programs, frigates seem likely to predominate throughout this decade and into the next century.

[Translation]

la défense collective, et notre pays doit continuer à remplir ses engagements comme il l'a fait dans le passé. Parallèlement, il aura avantage à inciter l'alliance et d'autres tribunes à envisager de nouvelles voies pour réaliser la limitation des armements navals et réduire ainsi l'affrontement en mer.

Il incombe aussi au Canada de continuer à contribuer à la défense maritime de l'Amérique du Nord. À l'heure actuelle, il assume cette tâche en participant à la défense maritime de l'OTAN, mais ces deux rôles pourraient fort bien se distinguer l'un de l'autre dans l'avenir, si les affaires européennes continuent à s'améliorer et qu'en revanche, de nouvelles menaces navales se concrétisent dans le Pacifique ou ailleurs.

À tout le moins, le Canada doit pouvoir être suffisamment présent dans ses eaux territoriales et d'autres zones côtières afin que les États-Unis ne se sentent pas obligés de venir sur les lieux pour faire le travail à sa place, à cause de la manière dont ils percevront leurs propres besoins en matière de sécurité.

En ce qui concerne la souveraineté maritime, il importe principalement d'assurer une présence maritime ou sous-marine suffisante de manière que le pays puisse faire respecter ses revendications territoriales. Cependant, il convient sans doute de souligner au départ qu'une telle présence nationale ne sera jamais totale. Même des pays comme les États-Unis ne sont pas en mesure d'identifier, puis de suivre et d'inspecter à fond chaque petite embarcation ou aéronef léger qui pénètre dans leurs eaux nationales, leur espace aérien ou leur territoire; il n'y a donc pas lieu de s'attendre à ce que le Canada réussisse à le faire dans l'ensemble de ces immenses territoires.

Assurer une présence nationale suffisante en mer est une tâche qui incombe à la marine et aussi aux autres flottes du Canada, c'est-à-dire celles qui relèvent de la Garde côtière, de la GRC et du ministère des Pêches et des Océans. Elle exige l'intervention des frégates, destroyers, sous-marins, dragueurs de mine, hélicoptères et autres aéronefs, de même que celles des brise-glaces, navires et aéronefs patrouilleurs, sonars et matériel connexe.

Un débat se poursuit depuis longtemps sur les façons d'améliorer les opérations canadiennes de surveillance et de contrôle maritimes. D'aucuns font valoir que le meilleur moyen consisterait à acheter de nombreux patrouilleurs côtiers et d'autres petits navires, tout en réduisant graduellement la flotte de haute-mer. Quant à elle, la marine tend à préférer surtout des navires de haute mer car ils sont polyvalents, contrairement aux patrouilleurs, dont les capacités sont plus limitées. Vu les programmes actuels de construction navale, les frégates constitueront probablement l'élément prédominant de la flotte canadienne au cours de la décennie qui commence et au-delà de l'an 2000.

[Texte]

Patrol aircraft are also very valuable for surveillance operations. However, the national budget of April 1989 cut the funds required for updating and maintaining the fleet of 19 Trackers, which are used for medium-range fisheries patrol, and it announced plans to close the Canadian Forces Base in Summerside out of which those aircraft operated. Plans to acquire additional Aurora long-range patrol aircraft were also cancelled, although subsequently the acquisition of three Arcturus aircraft was announced.

In addition, it has long been argued that co-operation between the Department of National Defence and other government agencies responsible for surveillance and control of the national waters should be tightened significantly. It does seem that more work still needs to be done in this area.

The Arctic is a special issue. Surveillance above and on the Arctic waters is conducted by aircraft and surface vessels, which may eventually include the Polar-8 ice-breaker. Underwater coverage appears to be minimal, if it exists at all. This is a matter of concern owing to differences over claims to Arctic waters by Canada and the United States. Skillful diplomacy and a sound legal case are at present the principal means of asserting national sovereignty in this region. Bottom-based sonars and hybrid submarines are promising for the somewhat longer term.

Arms control agreements and confidence-building measures should also be considered very seriously as ways of promoting Canadian interests as well as general international security in the Arctic.

Another activity I would just like to mention briefly is the idea of naval peacekeeping, for example, in support of UN or other operations designed to keep open straits or, for example, to seize drug traffickers, apprehend terrorists or similar tasks. Such activities would not contribute to the enhancement of Canadian sovereignty in the narrow sense unless it took place in our waters at our request, but it could help to strengthen Canada's voice at the global level, thus enhancing that involvement in multinational activities which has been a bulwark of Canadian independence and sovereignty over the last half century.

I have now, Mr. Chairman, one very small concluding remark, and it is to say that it seems to me that in the world that is now emerging we should be thinking about such fundamentals as the requirements of the future of this country: how to maintain and promote its sovereignty, and how to utilize the defence forces and other national agencies and policies to these ends. But we

[Traduction]

Les aéronefs de patrouille sont excellents aussi pour les opérations de surveillance. Cependant, le budget national d'avril 1989 a annulé les crédits réservés à la modernisation et à l'entretien de la flotte de 19 avions Tracker à moyenne autonomie, dont la défense se sert pour patrouiller au-dessus des zones de pêche. En outre, le gouvernement a alors annoncé la fermeture de la base des Forces canadiennes à Summerside, base d'opération de ces aéronefs. Il a annoncé également l'annulation des plans portant sur l'acquisition d'autres avions de patrouille à grande autonomie Aurora, bien qu'il ait annoncé par la suite l'achat de trois avions Arcturus.

De plus, on a longtemps soutenu qu'il fallait renforcer considérablement la coopération entre le ministère de la Défense nationale et les autres organismes gouvernementaux chargés de surveiller les eaux nationales et d'y effectuer les contrôles nécessaires. D'autres efforts semblent encore s'imposer sur ce plan.

Le dossier de l'Arctique présente un cas spécial. À la surface et au-dessus des étendues maritimes, la surveillance s'effectue avec des aéronefs et des navires, ce qui pourra comprendre un jour des brise-glaces Polar-8. L'écoute sous-marine est minimale, et elle est peut-être même inexistante. Ce dernier aspect constitue un sujet de préoccupation, à cause des litiges opposant le Canada et les États-Unis au sujet de la souveraineté sur les eaux arctiques. Le doigté diplomatique et de solides arguments juridiques, tels sont à l'heure actuelle les principaux outils dont le Canada dispose pour affirmer sa souveraineté dans la région. Les sonars de fond et les sous-marins hybrides offrent d'autres éléments de solution prometteurs.

Il y aurait aussi lieu de songer très sérieusement aux accords de limitation des armements et à des mesures de renforcement de la confiance en tant que moyens à employer pour promouvoir les intérêts du Canada ainsi que la sécurité internationale dans l'Arctique.

Je tiens à mentionner en passant que les forces navales de maintien de la paix pourraient aussi appuyer les initiatives de l'ONU et d'autres organismes pour garder les voies de navigation ouvertes, appréhender les trafiquants de drogues et les terroristes, ou mener d'autres actions du genre. Pareilles interventions ne renforceraient en rien la souveraineté canadienne au sens strict du terme, à moins qu'elles aient lieu dans nos eaux territoriales même, à notre demande, mais elles pourraient aider à renforcer la voix de notre pays à l'échelle internationale, ce qui accroîtrait sa participation aux activités multinationales, participation qui a garanti son indépendance au cours des 50 dernières années.

• 1215

Il ne me reste plus qu'une toute petite remarque à faire, monsieur le président. Dans le monde tel qu'il se dessine aujourd'hui, il faut réfléchir à l'essentiel, à savoir aux besoins futurs du pays: comment maintenir et promouvoir sa souveraineté et comment se servir des forces militaires et des autres institutions nationales pour y parvenir. Il ne s'agit pas pour autant d'un repli sur soi-

[Text]

should not try to do this by sticking totally to our own backyard. In my view, we cannot have a navy consisting solely of patrol boats. Wider issues are still in play, and we need to participate in responses to them in the right ways if we want to promote the sovereignty and development of this country in the truest sense.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Hill. We will ask members to proceed with questioning, starting with Mr. Blackburn, please.

Mr. Blackburn: I want to welcome our guests here this morning and thank them on behalf of this committee for their very interesting and enlightening remarks.

I think we all share one thing in common around this table, and that is the need for Canada to rewrite, at least in part, its overall defence policy. This has been brought about largely as a result of the changing equation between East and West in recent months but also as a result of slower and longer range changes that have been taking place over a number of years, which probably a lot of us, including myself, have not fully digested, and probably will not for quite some time because of the rapidity at which these events are taking place.

It seems to me that we are at a very important and opportune juncture where we can have some input into the writing of that policy. My own personal view is we have to get away from this general approach that we are going to be all things to all people, that we are going to have a fine army, a fine air force, and a great navy and they are going to be tasked to do all kinds of things all over the world. Well, we cannot afford it, and I think it would be unwise, even if we could afford it, for a country of this size.

My approach is to try to write a national defence policy that looks after our own national interests first and then, as a logical projection of that, apply it in the world where we think it will do the most good, cost-effectively, in the maintenance of peace. And that is not always in terms of bullets and guns. We do not know who the new enemies are going to be 10 years or 20 years down the road. It may very well be the drug traffic. It may very well be illegal immigration. But probably it will be toxic waste and assault on the environment, as well as the more traditional military enemies.

The whole Third World—how do we adapt a new military posture to dealing with events as they are going to transpire and are continuing to transpire in the Third World?

Having said that, my personal view is that the navy in Canada, by the very nature of this country geographically—the three oceans—must play a very, very important role within that defence policy. Now, how do we adapt our naval policy to these evolving changes? It is a difficult one because we have a conflicting problem, or set of problems, to maintain a deep water navy on the one hand, but on the other hand we have the coastal patrol

[Translation]

même. La Marine, par exemple, ne saurait être faite uniquement de navires de patrouille. Il y a des considérations plus vastes qu'il faut prendre en compte adéquatement pour promouvoir la souveraineté et la croissance du pays de la meilleure façon qui soit.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hill. Je vais demander aux députés de passer aux questions, à commencer par M. Blackburn.

M. Blackburn: Je tiens à souhaiter la bienvenue à nos invités et à les remercier au nom du Comité pour un exposé fort intéressant et instructif.

Tous ceux qui sont ici autour de la table s'entendent sur une chose: il faut que le Canada révisé au moins en partie sa politique de défense. C'est principalement la conséquence de l'évolution de la situation entre l'Est et l'Ouest ces mois derniers mais aussi de changements plus lents et échelonnés sur le plus long terme intervenus depuis un certain nombre d'années et que beaucoup d'entre nous probablement, moi-même y compris, n'ont pas encore entièrement assimilés, ce qui ne sera d'ailleurs probablement pas le cas avant un petit moment, étant donné la vitesse à laquelle ces événements surviennent.

Il me semble que le moment est opportun d'apporter sa contribution à la révision de cette politique. Pour ma part, je suis d'avis qu'il faut cesser d'essayer de plaire à tout le monde et à son père et d'essayer d'avoir le fin du fin pour l'armée, l'aviation et la marine tout en acceptant une multitude de missions aux quatre coins du monde. Nous n'en avons pas les moyens, et même si nous les avions ce ne serait pas sage pour un pays de notre taille.

J'estime personnellement qu'il faut concevoir une politique de défense nationale qui privilégie nos intérêts et, l'appliquer dans le monde là où elle aura des effets les plus bénéfiques, de manière rentable, pour le maintien de la paix. Du reste, cela ne se calcule pas toujours en armes et en munitions. Nous ne savons pas qui sera l'ennemi dans 10 ou 20 ans. Ce pourra être très bien le trafic de drogues ou l'immigration illégale. Ce sera probablement les déchets toxiques et les attaques contre l'environnement en plus des ennemis militaires traditionnels.

Face au Tiers monde, comment adopter une nouvelle posture militaire adaptée aux événements qui y surviennent?

Je pense que la situation géographique du Canada, baigné par trois océans, fait que la Marine doit jouer un rôle de la plus haute importance dans cette politique de défense. Or, comment adapter notre politique navale à cette évolution? La question est épineuse parce que nous avons à faire face à une problématique contradictoire. En effet, comment maintenir une Marine en eau profonde tout en conservant une patrouille côtière?

[Texte]

and the problems related thereto—we have the three oceans.

In one of the papers, I think Mr. Morrison's paper, he just about says that we should go into the nuclear-powered submarine program. I do not know how as politicians we could possibly justify that to the taxpayers today with all the cuts that are coming on board. I am not so sure that it is wise, because as science and technology improve the electronic capability of at least seeing or hearing who and what is up there it does not necessarily follow that we should continue with a very expensive nuclear submarine program.

• 1220

I put this question to all three. How, then, would you trim our national defence policy or make it leaner and more specialized? What would be your priorities? Where do you think we should stress or put the emphasis within Maritime Command? I realize that the air force is very important too. Frankly, I do not know what the future of Mobile Command will be. I hope we are getting out of armour, out of heavy artillery, because we do not need it for our own national defence, for one thing. Where would you put the emphasis, then, in maritime policy, keeping in mind that the government says that it is getting rid of the trackers and not replacing them because it cannot afford to replace them? They are going to put it out to private enterprise apparently.

The Chairman: Good question. Perhaps we—

Mr. Blackburn: But with a long preamble.

The Chairman: I almost commented on that. But I would like to hear a response to the question by each of the panel members.

Gen Theriault: These are complex issues and I am extremely reluctant to shoot at these issues from the hip. I think that Colonel Morrison, likewise, drew attention to some of the concerns that ought to be at the centre of any attempt to update this kind of framework.

The policy I would suggest has to be led by a very clear-minded and careful and deliberate identification of the concepts. We have too much of a tendency to think of what we should do for the navy, what hardware we should buy next. If we get the concepts and the logic structure right, these things will fall out of the concept.

Technology is moving very rapidly and the solution to certain national requirements or to certain potential threats or problems may find a new application in the future. We always have a great deal of difficulty with that. We have difficulty with that in the armed forces themselves; the military are very highly institutionalized, and for very good reasons.

There are also some hazards in specializing too much. We cannot predict the future. In fact, the dramatic experiences we are living right now have caught all the so-

[Traduction]

Dans son mémoire, M. Morrison je crois passe à deux cheveux de préconiser l'achat de sous-marins à propulsion nucléaire. J'ignore comment nous, les hommes politiques, pourrions aujourd'hui justifier devant les contribuables une décision comme celle-là vu toutes les compressions budgétaires. Je ne suis pas convaincu que ce soit une bonne chose parce que les progrès techniques nous donnent les moyens électroniques de voir ou d'entendre ce qui se passe sous la calotte. Un programme de sous-marins nucléaires extrêmement coûteux se défend donc plutôt mal.

Ma question s'adresse aux trois témoins. Où, devrait-on tailler dans notre politique nationale de défense pour qu'elle soit mieux ajustée? Où mettez-vous la priorité? Sur quoi devrait insister le Commandement maritime? Je conviens que le Commandement aérien est très important lui aussi. Et, honnêtement, j'ignore de quoi sera fait l'avenir du commandement de la Force mobile. J'espère que l'on va abandonner les blindés et l'artillerie lourde parce que, chose certaine, nous n'en avons pas besoin pour la défense du territoire. Quel devrait être l'axe de la politique maritime si l'on n'oublie pas que le gouvernement veut se débarrasser de l'avion Tracker, ne remplaçant pas les appareils désuets sous prétexte qu'il n'en a pas les moyens? Ce sera confié au secteur privé, semble-t-il.

Le président: Bonne question. Peut-être. . .

M. Blackburn: Précédée d'un long préambule.

Le président: J'allais le dire. J'aimerais cependant entendre la réponse de chacun des témoins.

Gén Theriault: Ce sont là des questions très complexes et j'hésite beaucoup à vous répondre comme ça, à brûle-pourpoint. Le colonel Morrison, lui aussi, a évoqué certaines des considérations qui devraient présider à toute tentative de révision de la politique.

À mon sens, cette révision devrait reposer sur un choix mûrement réfléchi des concepts. Nous avons trop tendance à nous demander ce que l'on devrait faire pour la marine, quel équipement acheter alors que si l'on choisit bien les concepts et la structure logique, ces questions se déduiront des prémisses.

Les progrès techniques sont très rapides et on trouvera peut-être la solution à certains de nos problèmes ou à certaines des menaces qui pèsent sur nous. Cela est toujours une grande difficulté pour nous. C'est une difficulté pour les forces armées elles-mêmes; l'Armée est très fortement institutionnalisée, et il y a de très bonnes raisons à cela.

Il y a aussi des dangers à se spécialiser à outrance. On ne peut pas prévoir l'avenir. De fait, les événements spectaculaires dont nous sommes aujourd'hui témoins ont

[Text]

called experts completely by surprise. So there has to be a very careful preservation of capabilities to deal with the unanticipated, with the unknown. But certainly it seems to me that what we have to make much more the focus of our concerns, our deliberations—your deliberations, really—is this definition of our own national requirement.

Presence, ability to control—but this has to be related to demonstrable threats, demonstrable concerns, and so on.

I will close my remarks on that.

The Chairman: If Mr. Blackburn does not, then I may come back on that comment.

Mr. Morrison: The first thing I would like to say is that what I would have liked to say I said or I wrote in my brief. If there had been something else I had wanted to make clearer then I would have included it in my brief or in my remarks, so nothing should be inferred from what it was I said that I did not say.

Second, I will answer the question as asked, without commenting on any of the remarks that were directed toward army resources; that is, I will put the emphasis on Maritime Command.

• 1225

Mr. Laurier at one time said that Canada, after all, is not Patagonia. Well, I fear we are on the road to becoming perhaps not even as illustrious a region as Patagonia. What we must decide is whether we can look at ourselves in the morning without blushing. Can we as Canadians still respect ourselves in the morning? I would suggest that unless we establish political will and unless we have some practical manifestation of this political will our security and our sovereignty will be looked after by others.

With regard to Maritime Command, we ought to have resources capable, first of all, of telling us to a reasonable extent what is happening in our three oceans. Second, we ought to be able to support our commitments to the North Atlantic Treaty Organization, which I gather are supported by well over three-quarters of the people of Canada, and we ought to have an interdiction capability; that is, we ought to be able to seek out those who are violating international agreements reached with the Government of Canada or those whose indications are such that they might be violating international agreements reached with the Government of Canada.

I see the navy as an element of a Canadian defence force that is able to carry out what we might call non-traditional military tasks, but that is capable of performing a general combat role. The thing that must come first with the navy is the equipment and the training of the personnel in a military sense. Once they are able to do that, they can then be deployed on fisheries tasks, on drug tasks, on refugee tasks, on sovereignty tasks, but all the while they retain the capability to engage in general

[Translation]

pris par surprise tous les soi-disant experts. C'est pourquoi il faut soigneusement préserver nos capacités de manière à faire face à l'inconnu ou l'imprévu. Il me semble en tout cas qu'il faut mettre au centre de nos préoccupations, de nos délibérations—de vos délibérations, en fait—la définition de nos besoins nationaux.

Notre présence, notre capacité d'intervention... mais cela doit être relié à des menaces indiscutables.

Je n'en dirai pas plus.

Le président: Si M. Blackburn ne vous relance pas, c'est peut-être moi qui le ferai.

M. Morrison: Tout d'abord, je préciserai que ce que j'avais à dire je l'ai dit ou mis dans mon mémoire. Si j'avais voulu être plus précis je l'aurais dit par écrit ou de vive voix, si bien qu'il n'y a pas lieu de déduire de ce que j'ai dit quoi que se soit que je n'ai pas dit.

En deuxième lieu, je vais répondre à la question telle qu'elle a été posée, sans commenter d'aucune manière les propos qui ont été tenus au sujet des ressources de l'Armée. J'avais donc à répondre à la question en ce qui concerne le commandement maritime.

M. Laurier a déjà dit que le Canada après tout n'était pas la Patagonie. Et bien, nous sommes en voie de devenir une région même pas aussi illustre que la Patagonie. Nous voulons savoir si nous pouvons nous regarder dans la glace le matin sans rougir. Nous voulons savoir si nous pouvons garder notre amour-propre. Si nous refusons de nous donner une volonté politique, se traduisant par des mesures tangibles, notre sécurité et notre souveraineté risquent d'être assurées par d'autres.

En ce qui concerne le commandement maritime, nous devons d'abord nous doter des ressources qui nous permettent dans une mesure raisonnable de savoir ce qui se passe dans nos trois océans. Deuxièmement, nous devons pouvoir faire face à nos engagements vis-à-vis de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord, qui reçoit l'appui, si je comprends bien, de bien plus des trois quarts des Canadiens. Nous voulons également nous donner une capacité d'interdiction, en ce sens que nous devons pouvoir rechercher ceux qui violent les accords internationaux conclus avec le gouvernement du Canada ou ceux qui donnent l'impression qu'ils pourraient être amenés à violer.

La marine peut être un élément des forces canadiennes de défense à mener ce qui pourrait être appelé des tâches militaires non traditionnelles, tout en continuant d'assumer un rôle général de combat. La priorité pour la marine est le matériel ainsi que la formation militaire du personnel. Une fois équipée, elle peut être déployée pour mener des tâches dans les domaines des pêches, de la lutte contre les drogues, des réfugiés, de la souveraineté, tout en maintenant sa capacité d'exécuter des tâches générales de

[Texte]

combat. I think any armed force worthy of the name must first of all possess that capability and then, of course, because of the training received and the equipment provided, be able to carry out the other tasks.

There must also be a harmonization of the tasks allotted to Maritime Command by the government. There has been, in my opinion, an unwillingness to harmonize those two elements. More tasks are now assigned than there are people or equipment to carry them out. The women and men of the Canadian Armed Forces, I know from personal experience, from international experience, are the equal or the better of any in the world. They just do not have the resources to carry out the tasks allotted to them.

The Chairman: Thank you very much. Mr. Hill, please.

Mr. Hill: Mr. Chairman, in answer to this question I draw attention to some of the points I made in my brief, the written part of which I did not go through.

I think what is happening is that major changes are going on in Europe at the moment. We can see them all. There are new political formations taking place; there are major changes in the whole east-west balance. These changes are not inevitable. There could be U-turns; there could be problems with them still. Nonetheless, there is a process under way there in which some very important thresholds are being crossed.

I am thinking in particular, for example, that the Brezhnev doctrine has gone. That is not to say the Soviet Union is completely incapable of intervening in central Europe again; it will remain a very powerful military force. But if it did in future, this would be outright international war, not so-called fraternal assistance under a kind of imperial system. So there are major changes under way there, in my view, and I think very clearly this has implications for the Canadian Armed Forces.

• 1230

The first implication I see is that Canada should hold the line for the time being while negotiations are going on. I think that is very important. But I do believe that by 1995, or maybe the year 2000, probably—and that is not certain—the situation will have arisen whereby most of the Canadian forces in Europe now will be reduced, and I think they will probably assume new roles, which will be those of a guarantee of a new European settlement or verification of some kind, or a guarantee of borders.

I think this means that Canada then has to look at what is fundamental to its own situation and its own security and its own sovereignty in the defence area. I think there is a need then for a new review of defence policy, looking at these issues.

[Traduction]

combat. Une force armée digne de ce nom doit évidemment toujours garder sa capacité; ensuite, grâce à la formation reçue par son personnel et au matériel dont elle dispose, elle peut mener d'autres tâches.

Le gouvernement doit également prendre soin d'harmoniser les tâches qu'il confie au commandement maritime. Il me semble que jusqu'à présent il ne s'est guère montré enclin à équilibrer les deux éléments. Il y a trop de tâches à réaliser étant donné le personnel et le matériel disponibles. Les hommes et les femmes qui font partie des Forces armées canadiennes, je le sais par expérience personnelle, pour avoir travaillé sur le plan international, n'ont pas leur pareil dans le monde. Ils n'ont tout simplement pas les ressources nécessaires pour leur permettre de s'acquitter de leurs tâches.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur Hill, s'il vous plaît.

M. Hill: Monsieur le président, en réponse à la question, j'attire votre attention sur un certain nombre de points que j'indique dans mon mémoire écrit.

Il convient de rappeler les événements majeurs qui se déroulent actuellement en Europe. De nouvelles formations politiques se créent. Des changements importants interviennent qui modifient l'équilibre Est-Ouest. Ces changements ne sont pas inévitables. Il peut encore se produire des reculs et des problèmes. Cependant, des seuils critiques sont franchis.

Je songe, par exemple, à la doctrine Brezhnev qui semble s'éteindre. Ce qui ne veut évidemment pas dire que l'Union soviétique n'est plus en mesure d'intervenir en Europe centrale; elle demeure une force militaire redoutable. Cependant, si elle intervient à l'avenir, son intervention risque d'être considérée comme un acte de guerre internationale, non pas comme une assistance fraternelle dans le cadre d'une politique impérialiste. Il y a donc des changements importants en cours qui à mon avis risquent d'avoir des répercussions directes sur les Forces armées canadiennes.

La première précaution qui s'impose pour le Canada dans les circonstances consiste à maintenir le statu quo pendant que les négociations se déroulent. C'est très important. D'ici 1995 ou l'an 2000, il est probable—mais pas du tout certain—que la situation aura évolué au point où la plupart des Forces canadiennes en Europe auront été réduites et se seront vu confier de nouveaux rôles, sans doute reliés à la garantie des nouveaux aménagements en Europe ou encore la vérification ou la garantie des frontières.

Ce qui veut dire que le Canada doit revoir ses propres priorités de défense en ce qui concerne la sécurité, la souveraineté. Il convient de réexaminer la politique de défense, compte tenu de ces éléments.

[Text]

I think this is going to have major implications for the land forces, for example, but certainly I think if we turn to the maritime environment I would see, for example, one thing which we have not mentioned really so far, and that is I believe that the development of surveillance satellites will be extremely important. In a sense they come under aerospace defence under NORAD, and so on, but still they will be very important with respect to knowing what is going on in our maritime environment.

As regards the navy itself, what I would see would be that in many ways the navy will be, to some degree, equipment-driven over the next decade or so. What we have in the works, as everyone knows, is the main thing right now is two batches of patrol frigates, which will give a fair capability by 1996 when the last of those is supposed to come onstream. And there are also to be 12 minesweepers.

The question then would be where does one go after that? As regards the navy, my own view at this point is rather than building a third batch of frigates probably we should be thinking more in terms of bottom-based sonars and so on for the Arctic, possibly conventional submarines or maybe hybrid submarines, and probably more patrol vessels, because I do think looking after the sovereignty element there is going to be... the direct surveillance and control of national maritime space is going to be very important. In that respect I would see the need for closer ties and linkages with the other Canadian fleets, that is to say those maintained by the Coast Guard, the Department of Fisheries and Oceans, and so on.

In a very encapsulated form that is how I would see things going.

The Chairman: Thank you very much. From two of the witnesses were comments about getting our concepts right. Mr. Rogers just said Canada has to ask what is fundamental. Other members, Mr. Blackburn on another round, might probe that. Let me just in a broad brush way ask the two witnesses who made those comments do you have in your own minds a list of what you consider to be fundamental concepts, or in your own minds what you consider to be fundamental to Canada's sovereignty and security? Or is that something you are still exploring yourselves?

Mr. Hill: I could give you my own views at this point, Mr. Chairman, in a very preliminary kind of way. I think certain things are absolutely critical, and the first one is aerospace surveillance, which would be done in a North American context. The development of space-based surveillance systems I think is critical.

At sea, I would see... well, one should have enough naval forces to provide control and surveillance of the national sea space, national waters, territorial waters, fishing zones, to a reasonable degree, and then in a sense working out from that to make whatever contribution we can to the alliance, in the sense of recognizing that despite the improvement in current world conditions, east-west relations, nonetheless there are major fleets remaining in being. The Soviet Union still has a massive fleet; so does

[Translation]

Les répercussions risquent d'être considérables pour les forces terrestres. Pour ce qui est de l'aspect maritime, il y a quelque chose qui n'a pas encore été évoqué et qui selon moi est de toute première importance. C'est le développement des satellites de surveillance. C'est un secteur qui relève de la défense aérospatiale dans le cadre du NORAD, mais qui sera vital pour nous si nous voulons savoir ce qui se passe dans nos océans.

En ce qui concerne la marine elle-même, le matériel va prendre de plus en plus d'importance au cours de la prochaine décennie. Nous avons actuellement en voie de réalisation deux séries de frégates de patrouille, qui devraient nous donner une capacité respectable d'ici 1996, lorsque les dernières auront été mises en service. Nous avons également commandé douze dragueurs de mine.

Quelle doit être notre orientation maintenant? Pour ce qui est de la marine, plutôt que de construire une troisième série de frégates, nous devrions probablement songer à des sonars de fond et d'autres dispositifs pour l'Arctique, peut-être des sous-marins classiques ou des sous-marins hybrides, probablement davantage de navires de patrouille parce que le maintien de notre souveraineté... la surveillance et le contrôle directs de notre espace maritime national risquent de devenir primordiaux. À cet égard, je vois la nécessité d'intégrer davantage nos diverses flottes canadiennes, c'est-à-dire celles de la Garde côtière, du ministère des Pêches et des Océans et toutes les autres.

Voilà un peu comment je vois la situation évoluer au cours des prochaines années.

Le président: Merci beaucoup. Deux de nos témoins viennent de nous dire l'importance de poser le problème convenablement. Selon M. Rogers, le Canada devrait se demander ce qui est fondamental pour lui. Les députés, dont M. Blackburn au deuxième tour, voudront peut-être y revenir. Auparavant, je repose la question générale aux deux témoins. Selon eux, qu'est-ce qui est fondamental pour ce qui est de la souveraineté et de la sécurité du Canada? Ou n'êtes-vous pas encore arrivés à une conclusion à ce sujet?

M. Hill: Je puis vous dire quelles sont mes idées sur le sujet, monsieur le président, de façon très très préliminaire. Je considère par exemple comme absolument critique la surveillance aérospatiale dans le contexte nord-américain. Pour moi le développement d'un système de surveillance spatiale est primordial.

Pour ce qui est de l'élément mer... et bien, j'estime que les forces navales doivent être suffisantes pour permettre le contrôle et la surveillance de l'espace maritime national, des eaux nationales, des eaux territoriales, des zones de pêche, dans une mesure raisonnable; ensuite, elles doivent contribuer à l'alliance d'une façon quelconque, compte tenu du fait que malgré les améliorations à la situation mondiale et aux relations Est-Ouest il y a encore des flottes très importantes sur les

[Texte]

the west. That remains an important element, so Canada should contribute to whatever alliance tasks remain there. Then, as I mentioned, to some degree subsumed in that is the question of contributing to the maritime defence of North America in co-operation with the United States. So those are the fundamental things as I would see them at this point.

[Traduction]

océans. L'Union soviétique maintient une flotte impressionnante, tout comme l'Ouest. C'est un facteur qui continue de jouer, de sorte que le Canada doit contribuer à l'alliance et assumer une part du travail qui reste à faire. Intégrée à cette approche, il y a en outre la contribution que le Canada doit continuer d'apporter à la défense maritime de l'Amérique du Nord de pair avec les États-Unis. Voilà donc pour moi ce qu'il y a de fondamental à ce moment-ci.

• 1235

The Chairman: To any of the three of you, do you see submarines as an essential part of equipment for Canada to protect its sovereignty and security?

Mr. Morrison: Yes, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Ferland, followed by Mr. Darling, please.

M. Marc Ferland (député de Portneuf): J'aimerais d'abord féliciter les témoins pour la qualité de leur présentation. Il y a cependant dans votre rapport une constante qui m'agace un peu. Cela correspond exactement à la perception des Canadiens. Je n'aurais pas cru que vous aviez cette vision en tant qu'experts.

Notre ami Gorbatchev a réussi à chloroformer l'Occident, du moins l'opinion publique occidentale. Il y est très bien parvenu. Ce n'est pas pour rien qu'il a été déclaré l'homme de l'année aux États-Unis. Je respecte cet homme pour une simple raison: il est communiste, il le dit et il est fier de l'être. S'il a voulu donner une certaine ouverture aux pays satellites, il n'en a pas moins gardé le pouvoir. La preuve, c'est que dans chacun des pays satellites où on a voulu excommunier le Parti communiste, on s'est ravisé dans les 48 heures. Ils n'ont pas changé de position ou de vision.

Il est certain qu'en ce moment, l'Union Soviétique n'a pas l'intention de lever son hégémonie sur tous les pays qu'elle contrôle et qu'elle n'a pas l'intention de le faire au cours de la prochaine décennie. Au contraire, elle a plutôt l'intention d'entrer, accueillie à bras ouverts, dans le beau et grand marché de l'Europe de 92.

Cela place le Canada dans une situation difficile. L'opinion publique canadienne a toujours été gâtée. Au Canada, on a la mémoire très courte. Il faut dire que nos enseignants, dans les écoles, ont arraché plusieurs pages d'histoire. On a oublié rapidement qu'entre 1940 et 1945, quelques dizaines de navires ont été coulés dans le golfe Saint-Laurent. On ne se souvient pas du nombre de marins canadiens qui sont morts dans leur propre pays, dans le golfe Saint-Laurent. Pour quelles raisons? Pour les mêmes raisons qu'en 1990, 45 ans plus tard. On n'a pas encore appris.

Il est facile de se pêter les bretelles et de se dire: Au Canada, nous avons 300 navires. Vingt de ces navires sont des navires militaires, et tout le monde sait dans quel état ils sont. Quand il ne faut pas un remorqueur pour les faire sortir du port, il en faut un pour les faire entrer.

Le président: Est-ce que l'un de vous trois considère que les sous-marins ont un rôle essentiel à jouer dans la protection de la souveraineté et de la sécurité du Canada?

M. Morrison: Oui, monsieur le président.

Le président: M. Ferland, suivi de M. Darling.

Mr. Marc Ferland (Portneuf): First, I would like to congratulate the witnesses on the quality of their presentation. However, throughout there is a view which gives me some difficulty. It is shared, I guess, by most Canadians. I would not have thought you would have entertained it as experts.

Our good friend Gorbachev has succeeded in putting the West to sleep, at least public opinion in the West. As a matter of fact, he did such a good job that he was declared Man of the Year in the United States. I respect him for one thing personally: he is a Communist, he has said so and he is proud of it. He may have created a new openness in the satellite countries, but he was careful to hold on to power. When the satellite countries tried one after the other to exclude the Communist party, we saw that they had to recant 48 hours after. They did not change their vision of things much.

What is clear is that the Soviet Union does not intend at this time nor at any time during this decade to free the countries under its domination. Its main objective seems to be, on the contrary, to accede to the marvellous market of Europe in 92 where it will be welcomed with open arms.

In reality, Canada is in a tough spot. Canadian public opinion has always been pampered. People have a short memory. Of course, our school teachers have ripped more than a few pages from our history books. People have forgotten that from 1940 to 1945 dozens of ships were sunk in the Gulf of St. Lawrence. They do not remember how many Canadian sailors died in their own country, in the Gulf of St. Lawrence. Why? For the same reason they would in 1990, 45 years later. People have not learned anything.

We can boast that we have 300 ships in Canada. However, only 20 of these ships are military ships, and even at that, everyone knows the state they are in. When they do not have to be towed out of port, they have to be towed into port.

[Text]

C'est cela, la réalité au Canada, mais les Canadiens dorment. Ils se disent: On a les outils pour assumer notre souveraineté. Qui voudrait envahir le Canada? Eh bien, vous le dites dans vos exposés: nos meilleurs amis.

On a eu un bel exemple de ce que font nos meilleurs amis dans les Maritimes, dans le domaine des pêches. Ce qui m'inquiète, c'est l'Arctique. Notre souveraineté dans l'Arctique m'inquiète au plus haut point. Je sais qu'en tant que Canadien, je n'ai pas les moyens d'aller voir ce qui se passe sous la glace. Est-ce que nos bons amis ont fait des dépôts sous-marins de produits toxiques? À une certaine époque, c'était la mode de décharger des produits dans des conteneurs, et on a de petits problèmes à certains endroits. On essaie de garder cela secret, mais la vérité va finir par sortir.

Une chose m'inquiète dans vos exposés, et j'aimerais que vous me donniez quelques précisions. Je pense que c'est M. Hill qui a dit que l'URSS ne fonctionnera plus:

... comme une puissance impérialiste prêtant une supposée «assistance fraternelle» à des régimes communistes satellites. Ces régimes ont disparu ou s'éclipsent rapidement ...

• 1240

Pourquoi affirmez-vous cela dans votre exposé? Moi, je ne le crois pas. Vous devrez me convaincre que vous avez raison.

J'aimerais aussi que le général Thériault me dise comment il se fait qu'un pays aussi petit que la Suède, en surface et en population, ait pu se doter d'une marine vraiment exceptionnelle pour l'envergure du pays, d'une aviation relativement exceptionnelle et d'une armée de terre qui est loin d'être piquée des vers, comme on dit chez moi.

The Chairman: The first question is fine. On the second question, the witness may or may not feel that he has the expertise to respond on another country's level of capacity, but we will leave it with him to respond however he might.

M. Hill: En ce qui concerne les pays de l'Europe de l'Est, en ce moment, ils passent par une période de transition. Il est vrai qu'il n'est pas du tout certain qu'ils vont arriver à un point où on pourra dire qu'ils ont vraiment des régimes démocratiques dans le même sens que dans les pays de l'Ouest. Cependant, à mon avis, ils ont tout de même franchi un certain seuil.

À mon avis, la doctrine Brejnev, dans le vrai sens du terme, n'existe plus. Selon la doctrine Brejnev, les Russes avaient la main sur les systèmes de gouvernement. Ils pouvaient compter sur des invitations à envahir ces pays-là, à s'ingérer dans la vie domestique de ces pays-là. Maintenant c'est sur le point de disparaître. Je ne peux pas dire que c'est complètement terminé, mais je crois que c'est vraiment en train de se produire. Cette année, il y aura des élections libres dans presque tous ces pays-là.

[Translation]

That is the reality in Canada, but Canadians are not conscious of it. They continue to think that they have the necessary means to assert their sovereignty. After all, who would want to invade Canada? As you have indicated in your presentations, our best friends would.

We have an example of what our best friends can do in the Maritimes, with respect to fisheries. Personally, I am very concerned with the Arctic and the maintenance of our sovereignty there. I am aware that as a Canadian, I do not have the means to verify what goes on under the ice. Did our good friends dump toxic waste under water for example? There was a time when people would dump some of these products in containers, something that is now leading to a few problems here and there. It was kept secret for a long time, but truth will.

There is one aspect that concerns me in your presentations, and I would appreciate your comments on it. If I remember correctly, it is Mr. Hill who indicated that the USSR will not act any more as:

... an imperialist power lending so-called brotherly assistance to satellite communist regimes. These regimes have disappeared or are disappearing quickly. . .

Why did you make that statement? I do not share your view. You will have to convince me.

Also, I would like General Thériault to tell me how come a country like Sweden, with such a small size and population, has been able to build a really exceptional navy, a relatively exceptional air force, and an army that is not that bad either.

Le président: Je ne vois pas d'objection à votre première question. Mais pour ce qui est de la deuxième, le témoin ne se jugera peut-être pas compétent pour parler de la capacité d'un autre pays. Je lui laisse toutefois le soin d'en décider.

Mr. Hill: As concerns Eastern European countries, they are in the middle of a transition period. There is no certainty that they will ever become democracies within the meaning of the Western world. However, I think that they have passed a major turning point.

I believe that the Brezhnev doctrine does not exist as such anymore. According to that doctrine, the Soviets had full control over the government of the other countries. They could invade them and interfere in their domestic life. This doctrine is disappearing. It is not quite done with, but the situation is changing. This year, there will be free elections in almost every one of those countries.

[Texte]

Il reste la question de la réunification de l'Allemagne. C'était une chose absolument impensable il y a 12 mois. Il est vrai que les choses surviennent tellement rapidement qu'il est un peu difficile de croire qu'ils vont continuer dans le même chemin. C'est une question de jugement. À mon avis, on a assisté à de véritables changements. Je reconnais que les forces militaires soviétiques demeurent très importantes, surtout en Allemagne de l'Est, mais il y a tout de même eu un changement. On attend maintenant une négociation sur le statut de ces forces en Allemagne de l'Est.

En Hongrie, par exemple, il est bien possible que les Soviétiques acceptent de retirer leurs forces par la voie de négociations. C'est la même chose en Tchécoslovaquie. Ils n'ont pas de forces en Roumanie. L'empire soviétique n'est plus celui qu'il était à l'époque de Brejnev.

The Chairman: You have a question to General Theriault. Do you want him to respond? Maybe you can do your clarification on this and then we will go to General Theriault.

M. Ferland: Je sais qu'il y a des changements. On déclare qu'il y aura des élections libres. Cependant, il faut être conscient d'une chose. En Roumanie, il y avait 45,000 policiers qui avaient tous été formés par le KGB. En Allemagne, il y a 400,000 individus qui ont été formés par le KGB. Je ne parle pas de la police régulière qui est aussi une police contrôlée et qui a été formée, dans la majorité des cas, par le KGB.

• 1245

Comment peut-on s'imaginer qu'au cours de la prochaine décennie, ou même au cours des 20 prochaines années, toute l'élite, tous ceux qui ont une formation quelconque, universitaire ou autre, qui sont aptes à administrer ces pays-là, qui ont tous été formés à la même école, vont disparaître du jour au lendemain et qu'on va adopter une nouvelle politique?

J'ai plutôt l'impression qu'on est en train de se faire jouer comme la Pologne s'est fait jouer par les Allemands et les Soviétiques avec leur petit pacte secret vers les années 1938-1939.

M. Hill: Tout ce que je peux dire, c'est qu'il est exact que ces dangers existent. Il est vrai que tous ces pays-là vont éprouver certaines difficultés à ériger des systèmes démocratiques. Il y a la question de la formation, de trouver des gens compétents qui n'ont pas été impliqués dans l'ancien système. Par contre, je trouve qu'il y a un vrai goût de liberté dans les pays de l'Europe de l'Est. Certains pays d'Europe de l'Est ont une certaine tradition démocratique, notamment la Tchécoslovaquie et même la Hongrie. Je suis sûr qu'il y a là un vrai goût de liberté, et je crois que c'est la chose la plus importante. C'est seulement mon avis, mais j'ai l'impression qu'en dépit de quelques difficultés, des difficultés énormes, bien sûr, surtout du côté économique, ils vont trouver des moyens. J'espère qu'ils vont avoir beaucoup d'aide de l'extérieur.

[Traduction]

The issue of Germany reunification has still to be solved. It was absolutely unthinkable 12 months ago. In fact, the circumstances are evolving so rapidly that it is quite difficult to believe that the trend will continue. It is a matter of opinion. There have been drastic changes. I recognize that Soviet military forces are still very much a factor, particularly in East Germany, but there have been some changes. We are now waiting for negotiations on the status of those forces in East Germany.

In Hungary, for instance, the Soviets may accept a negotiated withdrawal of their forces. The situation is the same in Czechoslovakia. They have no forces in Romania. The Soviet empire is no longer what it was under Brezhnev.

Le président: Vous avez une question à poser au général Thériault. Voulez-vous qu'il réponde? Peut-être pourriez-vous obtenir des éclaircissements à ce sujet après quoi nous passerons au général Thériault.

Mr. Ferland: I know that changes have occurred. We are told that free elections are going to be held. However, it must be realized that in Romania, there were 45,000 policemen who had been trained by the KGB. In Germany, there are 400,000 individuals who have been trained by the KGB. This does not include the regular police, which is also controlled and trained, in most cases, by the KGB.

How can we imagine that within the next decade or the next two decades the whole elite, all those leaders with some university or other training, who are able to manage those countries, who were trained along the same lines, will disappear overnight as a new policy takes over?

My feeling in fact is that we are being fooled, just as Poland was fooled by the Germans and the Soviets when they made their little secret pact in 1938-1939.

Mr. Hill: All I can say is that those dangers are real. It is true that it is not going to be easy for those countries to move to democratic systems. That involves training, finding competent people who have not been involved with the previous system. On the other hand, I feel the countries of Eastern Europe are truly yearning for freedom. Some of those Eastern Europe countries have a democratic tradition, particularly Czechoslovakia and even Hungary. I am sure there is a real urge for freedom in those countries, and this is what counts most in my view. It is just a personal opinion, but I feel that despite some difficulties—huge difficulties, of course, especially economic ones—they will find a way. I hope they will get a lot of outside help.

[Text]

Je ne suis pas d'avis que nous devons baisser notre garde tout de suite. Comme je l'ai dit dans mon petit discours de tout à l'heure, je crois que nous devons être très vigilants, suivre les choses de très près et poursuivre nos efforts dans le domaine de la défense nationale, y compris en Europe, jusqu'au moment où on verra que la confrontation est vraiment en train de disparaître par la voie de la négociation. C'est dans ce contexte-là que j'ai dit que nous pourrions peut-être réduire nos contributions à l'OTAN dans quelques années dans le contexte de l'Europe de l'Est.

The Chairman: Thank you, Mr. Hill. General Theriault.

Gén Theriault: Il est vrai que la Suède dispose d'une armée de l'air et d'une armée de terre très impressionnantes ainsi que d'une marine. Ils ont négligé leur marine au début des années 80, et ils ont eu à le regretter.

On sait que la Suède est un pays engagé vis-à-vis de sa politique de neutralité. C'est un pays qui a un très fort sens de sa propre identité et qui a une longue histoire. C'est donc un pays d'une certaine maturité. Étant tout à fait engagés vis-à-vis de cette politique, les Suédois ont su mettre de l'avant les ressources nécessaires pour se munir d'outils suffisants afin de sauvegarder leur neutralité, pour faire subir à un envahisseur potentiel des pertes telles que celui-ci abandonnerait toute idée de violer la neutralité de la Suède. Évidemment, ils sont voisins de l'Union soviétique sur une certaine partie de leur frontière et ils ont été témoins des mises en place de forces armées énormes de la part des Soviétiques durant les trois décennies qui ont suivi la Deuxième guerre.

C'est justement pourquoi j'ai fait allusion à notre maturité comme pays, comme peuple, à notre histoire. Tant que nous n'aurons pas la volonté de prendre les moyens nécessaires pour assurer notre souveraineté et de mettre en place les ressources pour cela, ces discours sur la souveraineté ne seront que des discours vides de sens.

Mr. Darling (Parry Sound—Muskoka): I was certainly delighted to hear the comments of our witnesses, and I am delighted to see General Theriault again. I had the privilege of meeting him on many occasions when he was Chief of Defence Staff and I was a member of the defence committee. I have met my old friend Roger Hill down through the years too, and of course I am glad to see you too, Colonel Morrison.

• 1250

I believe you gentlemen first and foremost are very concerned over the security and the sovereignty of Canada, and of course so are a great many Canadians. But the unfortunate part is that I do not think the majority of Canadians at the present time. . . They blow with the wind, and I suppose welcome the \$2.5 billion—I was going to say "proposed" cut—inevitable cut in defence spending over the next five years. I think the government is very worried about it, and of course the government is

[Translation]

I am not saying that we should drop our guard right away. As I said in my little speech earlier, I feel we should keep a very close watch on the situation, and maintain our efforts in the area of national defence, including in Europe, until we find that the issues are really being solved through negotiation. It was in that context that I said that we might be able to lower our contribution to NATO in a few years' time as far as Eastern Europe is concerned.

Le président: Merci, monsieur Hill. Général Thériault.

Gen Thériault: It is true that Sweden has impressive land and air forces, as well as a navy. They tended to overlook their navy in the early eighties and it was something they regretted later.

We know that Sweden is committed to its policy of neutrality. It is a country with a very deep sense of its own identity and a long history. It is therefore a mature country. As they were fully committed to that policy, the Swedes have been able to muster the necessary resources to safeguard their neutrality, and to inflict such losses on a potential invader as would deter that invader from attempting to violate the neutrality of Sweden. Of course, part of their border is with the Soviet Union, and they have witnessed the huge development of the Soviet armed forces over the three decades that followed the Second World War.

That is why I mentioned our maturity as a country and as a people, and alluded to our history. As long as we do not have the will to take whatever means are necessary to affirm our sovereignty and to provide the required resources, all those speeches on sovereignty will remain strictly rhetorical.

M. Darling (Parry Sound—Muskoka): J'ai été enchanté d'entendre les remarques de nos témoins, et je suis enchanté de revoir le général Thériault. J'ai eu le privilège de le rencontrer à de nombreuses reprises quand il était chef de l'état-major et que j'appartenais au Comité de la défense. Je connais aussi depuis des années mon ami Roger Hill, et je suis naturellement heureux de vous voir aussi, colonel Morrison.

Je crois que vous êtes surtout préoccupé par la sécurité et la souveraineté du Canada, comme de nombreux autres Canadiens. Ce qui est regrettable, c'est que la majorité des Canadiens actuellement ne sont malheureusement. . . Ils suivent le vent, et je pense qu'ils sont tout à fait d'accord avec la réduction inévitable—j'allais dire simplement «proposée»—de 2,5 milliards de dollars des dépenses consacrées à la défense au cours des cinq prochaines années. C'est certainement quelque chose qui inquiète

[Texte]

certainly not high in the polls now—and this much to the delight of the opposition parties—and a great many other people just oppose. So it is a pretty tough job for us to try to deliver what a good many of us would like. I suppose I could be classed as a peaceful hawk.

I note the comment made that submarines are important. I believe it was you, Roger, who said maybe a hybrid, which is a half-baked mongrel submarine. . . Even worse, the old conventional submarine was like a sailboat that would not go under water. We talk about sovereignty in the Arctic. It is a huge area and, sure, it is a lot of ice and not much else at the present time, but who knows what kind of treasure house it will be in the future.

I would like to ask you, gentlemen, if you were in a position to order the submarines. . . I know we had a ticket of \$10 billion for five nuclear-powered submarines, and there was a suggestion made that conventional submarines would be ordered for maybe a couple of billion dollars less, only it would cost just as much spread over because it would not be spread over as long. Certainly there is no doubt that the outlook for any world problems is better than it has been in a good long while, but eventually we will have to. . .

As a former Chief of Defence Staff, General Theriault, I will ask you about those three tin cans that are submarines now, which are about ready for the junk heap. Would we not be further ahead to buy the very best and buy one or two nuclear-powered submarines so they will do the job? They can move faster; I do not have to tell you that. You know better than I do that they are three times as efficient as the conventional submarine. I would appreciate your comments on that.

Of course, neither of you is involved with the government per se. As the Chief of Defence Staff, you had to watch your statements, if you know what I mean, and you, Roger, too. But you are all on your own now, so I would appreciate the truth of what you think about the comparison of the three submarines and which you would recommend.

Mr. Ferland: That is a good question.

Gen Theriault: Mr. Darling, I do not know that Canadians blow in the wind any more than the citizens of any other country. But I think Canadians, like citizens everywhere, look to their governments for leadership, and sometimes governments, by virtue of the privilege of having been elected to represent their people and look after the welfare of the state, inherit responsibilities that may require measures that are not necessarily very popular at times.

Switching from that rather general issue to your very specific question, my own personal view is that the under-the-ice sovereignty issue, about which we have become very wrapped around the axle, frankly, does not of itself justify the enormous investment that would be called for

[Traduction]

beaucoup le gouvernement, qui n'a guère la cote dans les sondages actuellement d'ailleurs au grand plaisir des partis d'Opposition, et des tas d'autres personnes qui sont aussi opposées à ces dépenses. Il ne nous est donc pas facile du tout de faire ce que beaucoup d'entre nous souhaiteraient faire. J'imagine qu'on pourrait me qualifier de faucon pacifique.

Vous avez dit que les sous-marins étaient importants. Je crois que c'est vous, Roger, qui avez parlé d'un hybride, d'une espèce de sous-marin bâtard. . . le vieux sous-marin traditionnel, c'était encore pire, c'était comme un voilier incapable de plonger. Nous parlons ici de souveraineté dans l'Arctique. C'est une région immense où on ne trouve guère pour l'instant que de la glace, mais qui sait quels trésors elle recèle pour l'avenir.

Si vous pouviez commander ces sous-marins, messieurs. . . Nous avons prévu 10 milliards de dollars pour acheter cinq sous-marins nucléaires, et on a dit qu'il serait possible de commander des sous-marins conventionnels pour peut-être deux milliards de dollars de moins, mais que cela reviendrait à peu près au même puisque le coût ne serait pas étalé sur une aussi longue période. Il est certain que les perspectives mondiales dans tous les domaines sont bien meilleures maintenant qu'elles ne l'avaient été depuis longtemps, mais il faudra quand même bien un jour. . .

Général Thériault, en tant qu'ancien chef d'État major de la Défense, parlez-moi de ces trois boîtes de conserve que sont ces sous-marins bons pour la casse. Ne ferions-nous pas mieux d'acheter ce qui se fait de mieux, d'acheter un ou deux sous-marins nucléaires capables de faire le travail? Ils vont plus vite, je n'ai pas besoin de vous le dire. Vous savez mieux que moi qu'ils sont trois fois plus efficaces que le sous-marin conventionnel. Qu'en pensez-vous?

Évidemment, ni l'un ni l'autre vous n'êtes directement impliqués dans le gouvernement. En tant que chef d'État major de la Défense, vous avez dû surveiller votre langage, si vous voyez ce que je veux dire, et vous aussi, Roger. Mais maintenant que vous n'êtes plus liés, j'aimerais savoir ce que vous pensez vraiment de ces trois sous-marins et lequel vous recommanderiez.

M. Ferland: C'est une bonne question.

Gén Thériault: Monsieur Darling, je ne pense pas que les Canadiens soient plus girouettes que les citoyens des autres pays. Mais je crois que comme partout ailleurs ils comptent sur leur gouvernement pour les guider, et qu'il arrive que les gouvernements, investis du privilège d'avoir été élus pour représenter la population et veiller au bien-être de l'État, héritent de responsabilités qui les obligent à prendre des mesures qui ne sont pas toujours très populaires.

Pour passer de cette remarque assez générale à votre question précise, je pense personnellement que la question de la souveraineté sous la glace dont on fait un tel plat ne justifie pas en soi l'investissement énorme que représenteraient des sous-marins nucléaires. Cela dit, je

[Text]

by nuclear submarines. Now, I have nothing against nuclear submarines. They are extremely capable weapons systems—that is a strategic weapon system—and they buy a lot of capability. But they are very, very costly.

• 1255

Our experience, as you know, Mr. Darling, is that one or two or three submarines are not really very good, because when you look at the refit, the displacement, the transits and so on, it is too small a fleet. You end up with too few vehicles actually being on station in order to discharge operational duty. Having a couple of extremely high-value units is probably not, I would say, a very good approach at solving this problem.

I would tend to share the view that Mr. Hill has expressed; namely, that not every imaginable problem has a 100% solution. The Arctic passages technically are not really that attractive from a technical standpoint. They are easily interdicted, they are fairly narrow, and they are long. I mean, there are many different means or approaches that could be taken in order to discharge our responsibilities in sovereignty terms and in defence terms, quite aside, if you are thinking strictly of the Arctic passages, from going for a large enough nuclear submarine fleet, which in a Canadian defence budget would represent an enormous proportion of the total resources this country could imaginably be willing to commit to defence. It is not the only requirement we have.

The SSKs are becoming ever more capable. There are some alternatives with the hybrid configurations and so on. They are extremely quiet and they are very capable as defensive systems. Indeed, as you say, it is in transit that the nuclear submarine superiority is enormous. They are very fast, they are very powerful, fuel is practical irrelevant, and so on. They can cover large areas of ocean very rapidly, but you are still only talking about 25 or 30 knots, or maybe even a little more than 30 knots. When you are looking at distances such as we have in Canada, these mean very long displacement times. It means you still only do 360 nautical miles at 30 knots over a period of 12 hours, and so on—720 in 24 hours.

There is a sense of perspective, I think, that has to be kept on these technical issues, particularly when you are operating from the base, at best, of a very modest defence budget and an enormous geography with a number of different requirements.

Mr. Morrison: Thank you, Mr. Chairman, and I thank Mr. Darling for inviting me to join him and speculate what it is I might do if I had the power, and of course the knowledge that I had the resources. I believe it is essential that Canada should have taken every effort to ensure that we Canadians had the capability and the ability to know what is happening in all of our oceans. I also believe, as a little guy from Cape Breton, that you get what you pay for. So, Mr. Darling, if I had the power and if I had the

[Translation]

n'ai rien contre les sous-marins nucléaires. Ce sont des systèmes tout ce qu'il y a de plus valables; c'est un système d'armement stratégique dont la capacité est très forte. Mais c'est également extrêmement coûteux.

Comme vous le savez, monsieur Darling, nous avons constaté qu'un, deux ou trois sous-marins n'étaient pas très intéressants, car quand on considère les réparations, remplacements, transits, etc., c'est trop peu. On n'a finalement pas assez de véhicules en état de marche pour effectuer les opérations nécessaires. Je ne pense donc pas que la meilleure solution soit d'avoir deux appareils extrêmement coûteux.

Je suis un peu de l'avis de M. Hill, à savoir qu'il n'y a pas de solution idéale à tous les problèmes. Techniquement parlant, les couloirs de l'Arctique ne sont pas tellement séduisants. Ils sont souvent interdits, assez étroits et très longs. C'est-à-dire que nous pourrions envisager de nous acquitter de nos responsabilités sur le plan de la souveraineté et de la défense de bien des façons différentes. Si vous considérez strictement les couloirs de l'Arctique, on peut aller d'une flotte de sous-marins nucléaires suffisamment importante, ce qui représenterait une part énorme des ressources que notre pays pourrait consacrer au budget de la défense... alors que nous savons que nos responsabilités ne s'arrêtent pas là.

Les capacités des SSK ne cessent de croître. Il y a certains modèles à configuration hybride, etc. Ils sont extrêmement silencieux et ont un très bon potentiel de défense. Vous avez raison de dire que c'est en transit que la supériorité des sous-marins nucléaires est énorme. Ils sont très rapides, très puissants et ne consomment pratiquement rien. Ils peuvent couvrir très rapidement des étendues énormes, mais il ne s'agit toujours que de 25 ou 30 noeuds, ou peut-être un tout petit peu plus de 30 noeuds. Quand vous considérez le genre de distance que nous connaissons au Canada, le temps de déplacement reste très long. Cela signifie que vous continuez à ne parcourir que 360 milles nautiques à 30 noeuds en 12 heures, etc., 720 en 24 heures.

Il faut donc ne jamais oublier le contexte dans lequel on envisage ces questions techniques, en particulier lorsque l'on part d'un budget de défense tout juste très modeste et que l'on a une géographie aussi impressionnante que la nôtre et pas mal de besoins différents.

M. Morrison: Merci, monsieur le président, et merci à M. Darling de m'avoir invité à essayer de dire ce que je ferais si j'avais le pouvoir et, évidemment, les ressources voulues. Je crois qu'il est essentiel que le Canada prenne tous les moyens possibles pour veiller à ce que les Canadiens soient en mesure de savoir ce qui se passe sur tous leurs océans. Je crois d'autre part, moi petit gars du Cap-Breton, que l'on en a pour son argent. Donc, monsieur Darling, si j'avais le pouvoir et les ressources

[Texte]

resources, yes, I would order the nuclear-powered submarines.

I happen to believe what the Prime Minister and the then Minister of National Defence said in the white paper, that the only way to ensure our security and sovereignty is by the use of nuclear-powered submarines. I agree entirely with that. There is the very reasonable argument of the amount of distance that can be covered by these submarines and the number that would be deployed at any one time. However, a small number would be offset by the knowledge that others would have that we had some of our submarines somewhere in our waters all of the time. That fact in itself I think would have a deterrent effect.

The Chairman: If we were to take the situation of the fishery and we suspect someone is illegally fishing within our waters—I ask this question more out of ignorance than any other reason—is there any difference between sending a conventional submarine out to check that vessel, or a nuclear submarine? I ask that on the basis of efficiency and on the basis of effectiveness, as to what they can do when they are there.

• 1300

Mr. Hill: I am not a naval expert, but my assumption would be that the conventional one would also be able to move fast enough to do that kind of job, would it not?

Gen Theriault: I am not sure what a conventional submarine on the surface can do with her diesels. I am afraid I just have to dodge that question. I would suspect, though, that a surface ship would be a better tool or an aircraft would be a better tool, although the aircraft cannot board and arrest, of course. But I do recall that we used the Trackers with the threat of—I have to be careful now—I think we had rockets on them. We have turned vessels around with the Trackers, but I think that the surface ship—I am sorry, it dodges the question a bit—is the tool to use to board and arrest.

The Chairman: Mr. Darling, did you have another question you wanted to ask?

Mr. Darling: We did not hear from Mr. Morrison on that, about the fishery deal. I am just making the suggestion that a nuclear-powered submarine could go out there and lay in the weeds for days and nobody would know it was there. You sure cannot do that with the conventional one. It would have to come up every so often and could be spotted.

Mr. Morrison: Mr. Chairman, I think that is quite right. We ought to remember that, although the specific problem we are dealing with now in one area of the country is the fisheries, tomorrow it might be another problem in another area of the country. Of course we would want the ships that are able to traverse long distances and remain under water for long periods of time. That would lead us in the direction of nuclear-

[Traduction]

voulus, évidemment, je commanderais des sous-marins à propulsion nucléaire.

Je crois que le premier ministre et le ministre de la Défense nationale d'alors ont déclaré dans le livre blanc que la seule façon d'assurer notre sécurité et notre souveraineté était d'utiliser des sous-marins à propulsion nucléaire. Je suis tout à fait d'accord. Il y a l'argument très raisonnable des distances que peuvent couvrir ces sous-marins et du nombre que l'on pourrait déployer en même temps. Toutefois, même si ce nombre était faible, les autres sauraient que certains de nos sous-marins se trouvent en permanence quelque part dans nos eaux. Cela aurait en soi un effet dissuasif.

Le président: Si nous considérons la situation des pêches et que nous soupçonnions que quelqu'un est en train de pêcher illégalement dans nos eaux—je pose cette question plus par ignorance que pour autre chose—y aurait-il une différence entre envoyer un sous-marin classique ou un sous-marin nucléaire vérifier ce qui en est? Je cherche à comparer l'efficacité, la rentabilité d'une telle opération.

M. Hill: Je ne suis pas un expert de la marine, mais je suppose que le sous-marin classique pourrait se déplacer suffisamment vite pour ce genre de chose, n'est-ce pas?

Gén Thériault: Je ne sais pas exactement ce que peut faire un sous-marin classique en surface avec ses diesels. Je dois passer. Je suppose, toutefois, qu'un navire de surface, ou encore un avion, serait un meilleur outil, bien qu'un avion ne puisse évidemment aborder le navire et arrêter les coupables. Mais je me souviens que nous avons utilisé les Trackers en menaçant de—que je ne me trompe pas—je crois qu'en fait, nous avions des fusées à bord. Nous avons réussi à renvoyer des navires avec les Trackers, mais je dirais que les navires de surface—je suis désolé de contourner un peu la question—seraient plus propices pour passer à l'abordage et arrêter les suspects.

Le président: Monsieur Darling, voulez-vous poser une autre question?

M. Darling: Nous n'avons pas entendu ce que M. Morrison pensait de cela, de la question des pêches. J'imaginai, simplement qu'un sous-marin à propulsion nucléaire pourrait aller là-bas, et se cacher dans les algues pendant des jours sans que personne le sache. On ne peut certainement pas faire cela avec un sous-marin classique. Il doit refaire surface de temps à autre, et on pourrait le repérer.

M. Morrison: Monsieur le président, c'est tout à fait vrai. Il ne faut pas oublier, bien que le problème spécifique qui nous occupe actuellement dans une région du pays soit les pêches, que demain, ce pourrait être un autre problème dans une autre région. Il est bien sûr que nous voudrions des navires capables de parcourir de longues distances et de rester sous l'eau pendant longtemps. Cela nous mènerait dans la direction des sous-

[Text]

powered submarines. But of course we must all realize, notwithstanding Mr. Darling's invitation, that the nuclear-powered submarine is not something that will be procured by Canada. Thank you.

Mr. Darling: Well, I hope you are wrong there—

Mr. Morrison: So do I.

Mr. Darling: —that down through the years maybe there will be a change of heart. There is opposition to the nuclear-powered submarines by, I suppose, the great majority of people. They are not listening to people like you, Mr. Morrison. Of course, we come back to the old story: probably we do not even need armed forces at the present time. But you do not know if you will down the pike. This is the thing that the government is grappling with.

Public opinion is against the armed forces, it is against increasing budgets to them, as you will have to acknowledge. But despite this, with the few dollars we have now, what do you recommend? All right, the nuclear-powered submarines are a dream at the present time. How many ships should we have? We know the frigates are coming on. Eventually I believe, if everything is right, we may even get a commissioned first frigate this year, in 1990. I am on the bloody defence committee, and for 12 to 14 years they have been promising these frigates—you included, General Theriault—but there is not a damn one yet. Is that right or is it not?

Gen Theriault: It should not be for me to speak to the defence program, but I believe the frigate program is essentially on time. These major weapon systems, as you know, Mr. Darling, have a very, very long gestation period. They are on schedule. The great problem is that we went for 20 years without any ship replacement program. So we opened up a gap that simply could not be bridged. I believe the first ships will be delivered in 1993—I am sorry, but I am a little hazy on this.

• 1305

The four Tribals are in the process of being updated now. By the year 2000 we should have a very modern fleet. Mind you, the Tribals will be 30 years old in the year 2003. If by then we have had the wisdom to get our act together and bring in a conventional submarine program and perhaps put a little more emphasis in that direction, which I think has a great deal to suggest it, because the surface ships are becoming extremely costly to protect from the air threat and so on, I think we have the potential of having an appropriate, relevant, and a good general naval combat capability.

Mr. Darling: So in a roundabout way you are saying that the submarines are very important, that they be replaced.

[Translation]

marins à propulsion nucléaire. Nous devons toutefois bien reconnaître, malgré l'invitation de M. Darling, que le sous-marin à propulsion nucléaire n'est pas quelque chose qu'achètera le Canada. Merci.

M. Darling: Ma foi, j'espère que vous vous trompez. . .

M. Morrison: Moi aussi.

M. Darling: . . . qu'un jour ou l'autre, on changera d'avis. Je suppose qu'à l'heure actuelle, la grande majorité de la population est opposée aux sous-marins à propulsion nucléaire. C'est simplement qu'elle n'écoute pas des gens comme vous, monsieur Morrison. On pourrait évidemment toujours revenir à la vieille histoire, à savoir que l'on n'a probablement même pas besoin d'une armée à l'heure actuelle. Par contre, on ne sait pas si l'on n'en aura pas besoin un jour ou l'autre. C'est le problème auquel doit faire face le gouvernement.

L'opinion publique est contre l'armée, contre l'augmentation des budgets de défense, il faut bien le reconnaître. Malgré cela, avec les quelques dollars que nous avons maintenant, que recommandez-vous? D'accord, les sous-marins à propulsion nucléaire semblent pour le moment un rêve. Combien devrions-nous avoir de navires? Nous savons que les frégates arrivent. Je crois que si tout va bien, nous pourrions même avoir une première frégate en état de marche cette année, en 1990. Je fais partie de ce sacré comité de la défense, et voici 12 ou 14 ans que l'on nous promet ces frégates, notamment vous, général Thériault; or, on n'en a toujours pas. Est-ce vrai ou non?

Gén Thériault: Ce n'est pas moi qui devrais répondre à propos du programme de la défense, mais je crois qu'en gros, le programme des frégates reste dans les délais. Vous savez, monsieur, que ces gros systèmes d'armements ont une période de gestation très, très longue. Les délais sont toutefois respectés. Le grand problème est que pendant 20 ans, nous n'avions aucun programme de remplacement des navires. Nous avons donc ainsi créé un gouffre qu'il était tout simplement impossible de combler. Je crois que les premiers navires seront livrés en 1993—je suis désolé, mais je n'ai pas toutes les précisions à ce sujet.

Les quatre Tribals sont actuellement rénovés. D'ici à l'an 2000, nous devrions avoir une flotte très moderne. Évidemment, les Tribals auront 30 ans en l'an 2003. Si nous avons d'ici là la sagesse d'adopter un programme de sous-marins classiques et d'insister peut-être un peu plus dans ce sens, étant donné que les navires de surface deviennent extrêmement coûteux à protéger contre les menaces aériennes, etc., nous devrions pouvoir jouir d'une capacité de combat naval appropriée et bonne en général.

M. Darling: Vous êtes donc en train de nous dire, d'une façon un peu contournée, que les sous-marins sont très importants et devraient être remplacés.

[Texte]

The Chairman: Order, please.

Mr. Hill: I just wanted to give a couple of thoughts on the earlier question by Mr. Darling, which relates back into this. As he said and as Colonel Morrison said, there is a problem of political backing for acquiring nuclear submarines. On the hybrid ones, I can see some utility in them, conceivably, once they are properly developed, because to my mind the key thing about submarines is their role really in alliance and North American defences in the northwest Atlantic and conceivably in the Pacific.

The advantage of adding on a hybrid element to this is you could send those submarines part of the time into the Arctic waters. You do not by that provide a kind of presence that would track all incoming vessels, but what you do have is a Canadian presence in the Arctic waters, which would oblige the United States, to some degree, to take us into account. By the same token, we would be able to obtain some information on what they are doing in our Arctic waters. I think that was always an important element in the idea behind the nuclear-propelled submarines, but one that was not very often mentioned. So I would say that over the longer term the hybrids might well be a possibility of utility in other areas, along with seminars and other things of that kind.

Mr. Morrison: I think General Theriault probably hit it on the head when he said we have to get our act together. There is no strategic assessment emanating from the Government of Canada to the Department of National Defence. There ought to be. The government ought to say here is what we want to do, here are the resources, and then do it.

I sympathize with people waiting to get equipment for a score of years. It reminds me of a provincial election campaign where the candidate says would it not be nice if we had a bridge, and he is elected. Then he says we are going to have a study about the best bridge, and then he is elected again. But by the time the bridge gets built the people who hoped to work on it are pensioned off. It is the same thing with the navy. We have to have a steady replacement program or we are going to end up without a navy and having to build one from scratch.

The Chairman: I know, Mr. Blackburn, you wanted to ask a question. But I have another meeting, which I am now late for, and I have another matter I need to bring before the committee.

If the witnesses did not sense it, let me assure them that had this meeting gone on to its optimum length we would have been here for a long time, perhaps a weekend. We very much appreciated your counsel, your appearing before us. So to Mr. Hill, Mr. Morrison, General Theriault, thank you on behalf of the committee. So much of what you said I at least found favourable, including your comments with respect to caution relating to eastern Europe, the Warsaw Treaty nations, and the

[Traduction]

Le président: Silence, s'il vous plaît.

M. Hill: Je voulais simplement revenir un instant sur la question précédente de M. Darling, qui nous ramène un peu à ce même problème. Comme il l'a dit et comme l'a dit le colonel Morrison, il y a un problème politique pour ce qui est de l'acquisition de sous-marins nucléaires. Pour les sous-marins hybrides, je crois qu'ils pourront en effet être assez utiles lorsqu'ils seront suffisamment perfectionnés, car, à mon avis, l'essentiel, pour ce qui est des sous-marins, est leur rôle dans l'alliance et dans la défense de l'Amérique du Nord dans le nord-ouest de l'Atlantique, et peut-être dans le Pacifique.

L'avantage qu'il y aurait à ajouter un élément hybride, c'est que l'on pourrait envoyer ces sous-marins une partie du temps dans les eaux de l'Arctique. Cela ne veut pas dire qu'ils pourraient repérer tous les navires, mais cela donnerait une présence canadienne dans l'Arctique, ce qui obligerait les États-Unis, dans une certaine mesure, à tenir compte du Canada. Cela nous permettrait en même temps d'obtenir certains renseignements sur ce qu'ils font dans nos eaux. Je crois que cela a toujours été un élément important de la réflexion sur les sous-marins à propulsion nucléaire, mais c'est un élément dont on n'a pas beaucoup parlé. Je dirais donc qu'à long terme, les hybrides pourraient être une possibilité dans d'autres régions, associés à un certain nombre d'autres éléments.

M. Morrison: Le général Thériault me semble avoir visé très juste lorsqu'il a déclaré qu'il fallait que l'on se décide. Ni le gouvernement canadien ni le ministère de la Défense nationale n'ont fait d'évaluation stratégique. Ce devrait être fait. Le gouvernement devrait dire: voilà ce que nous voulons faire, voici les ressources voulues, allons-y.

Je sympathise beaucoup avec ceux qui attendent de l'équipement pendant 20 ans. Cela me rappelle une campagne électorale provinciale où le candidat dit qu'il faudrait construire un pont et se fait ensuite élire. Il déclare alors qu'il faut faire une étude sur le meilleur pont à construire, et voilà qu'il se fait réélire. Toutefois, quand on en arrive à construire le pont, ceux qui avaient espéré y travailler sont à leur retraite. C'est la même chose pour la marine. Il faudrait que nous ayons un programme de remplacement régulier si nous ne voulons pas nous retrouver sans marine du tout, obligés de repartir à zéro.

Le président: Monsieur Blackburn, je sais que vous voulez poser une question. J'ai toutefois une autre réunion et je suis déjà en retard, et il y a une autre question dont j'aimerais traiter avec le Comité.

Si les témoins ne s'en sont pas aperçus, je peux leur dire que si nous avions le choix, la réunion aurait pu durer beaucoup plus longtemps, peut-être toute une fin de semaine. Nous vous remercions beaucoup d'être venus et de nous avoir fait part de vos avis. Merci encore, messieurs Hill et Morrison, et général Thériault, au nom du Comité. Vous avez dit des tas de choses que j'ai personnellement trouvées favorables, notamment à propos de la prudence dont il nous faut faire preuve quant à

[Text]

Soviet Union. I say that in part having just returned from there this past Sunday, after being there a week.

Committee members, I ask you to stay for an in camera meeting that I hope can be very brief. All others, I would ask that you leave the room as quickly as you are able, with the exception of Mr. Humphreys, with whom we want to talk for a few moments.

[Proceedings continue in camera]

[Translation]

l'Europe de l'Est, aux pays du traité de Varsovie et à l'Union soviétique. Je rentrais justement dimanche d'une semaine passée là-bas.

Je demanderais maintenant aux membres du Comité de rester quelques instants pour une séance à huis clos. Je demanderais à tous les autres de quitter la salle aussi vite que possible, à l'exception de M. Humphreys, avec qui nous devons nous entretenir quelques minutes.

[La séance se poursuit à huis clos.]



*If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

Individual:

General Gerard Theriault, Former Canadian Chief of
Defence Staff.

From the Canadian Institute of Strategic Studies:

Alex Morrison, Executive Director.

*From the Canadian Institute for International Peace and
Security:*

Roger Hill, Director of Research.

TÉMOINS

Individu:

Général Gérard Thériault, Ex-chef de l'état-major de la
Défense du Canada.

De l'Institut canadien des études stratégiques:

Alex Morrison, directeur exécutif.

*De l'Institut canadien pour la paix et la sécurité
internationales:*

Roger Hill, directeur de la recherche.

65
8

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 13

Wednesday, January 31, 1990

Thursday, February 1, 1990

Chairman: Arnold Malone

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 13

Le mercredi 31 janvier 1990

Le jeudi 1^{er} février 1990

Président: Arnold Malone

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

National Defence and Veterans Affairs

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent de la*

Défense nationale et des affaires des Anciens combattants

RESPECTING:

Future Business of the Committee

Canada's Maritime Sovereignty, pursuant to
Standing Order 108(2)

CONCERNANT:

Travaux futurs du Comité

La souveraineté maritime canadienne,
conformément à l'article 108(2) du Règlement

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990

STANDING COMMITTEE ON
NATIONAL DEFENCE AND
VETERANS AFFAIRS

Chairman: Arnold Malone

Vice-Chairman: Marc Ferland

Members

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Patricia Russell

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE
NATIONALE ET DES AFFAIRES
DES ANCIENS COMBATTANTS

Président: Arnold Malone

Vice-président: Marc Ferland

Membres

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Patricia Russell

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JANUARY 31, 1990
(18)

[Text]

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met, *in camera*, at 4:07 o'clock p.m., this day, in Room 307, West Block, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Derek Blackburn, Mark Ferland, Bob Hicks, Arnold Malone, and William Rompkey.

Acting Member present: Terry Clifford for Stan Darling.

In attendance: From the Library of Parliament: Wolfgang Koerner, Researcher. *From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade:* David Lord, Researcher.

The Committee considered its future business.

It was moved,—That the Committee authorize the expenditure of funds from the Committee budget to engage the services of Humphreys Public Affairs.

After debate, the question being put on the motion, it was carried on division.

At 5:10 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Patricia Russell
Clerk of the Committee

THURSDAY, FEBRUARY 1, 1990
(19)

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met at 11:03 o'clock a.m., this day, in Room 536, Wellington Building, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Derek Blackburn, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone, and William Rompkey.

Acting Member present: Len Gustafson for Stan Darling.

In attendance: From the Library of Parliament: Wolfgang Koerner, Researcher. *From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade:* David Lord, Researcher.

Witnesses: From Dalhousie University: Rear-Admiral Fred Crickard (Retd), Research Associate, Centre for Foreign Policy Studies. *From Simon Fraser University:* Douglas Ross, Centre for International Studies. *From the University of Toronto:* Franklyn Griffiths.

PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 31 JANVIER 1990
(18)

[Traduction]

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit à huis clos aujourd'hui à 16 h 07, dans la pièce 307 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence d'Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présents: Derek Blackburn, Marc Ferland, Bob Hicks, Arnold Malone et William Rompkey.

Membre suppléant présent: Terry Clifford remplace Stan Darling.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner, attaché de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, attaché de recherche.

Le Comité délibère de ses travaux à venir.

Il est proposé,—Que le comité autorise une dépense de fonds pris sur son budget pour retenir les services de la firme Humphreys Public Affairs.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée avec dissidence.

A 17 h 10, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Patricia Russell

LE JEUDI 1^{er} FÉVRIER 1990
(19)

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit aujourd'hui à 11 h 03, dans la pièce 536 de l'édifice Wellington, sous la présidence d'Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présents: Derek Blackburn, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone et William Rompkey.

Membre suppléant présent: Len Gustafson remplace Stan Darling.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner, attaché de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, attaché de recherche.

Témoins: De l'Université Dalhousie: le Contre-amiral Fred Crickard (retraité), associé de recherche, Centre d'études de la politique étrangère. *De l'Université Simon Fraser:* le Pr Douglas Ross, Centre d'études internationales. *De l'Université de Toronto:* Franklyn Griffiths.

The Committee resumed consideration of Canada's Maritime Sovereignty, in accordance with Standing Order 108(2).

The witnesses made statements and answered questions.

At 12:37 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Roger Préfontaine
Clerk of the Committee

En application du paragraphe 108(2), le Comité poursuit l'examen de la souveraineté maritime du Canada.

Les témoins font des exposés et répondent aux questions.

A 12 h 37, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Roger Préfontaine

EVIDENCE

[Recorded by *Electronic Apparatus*]

[Texte]

Thursday, February 1, 1990

• 1104

The Chairman: Members of the committee, we are ready to resume our hearings on our study of maritime sovereignty.

We have before us today Rear-Admiral Fred Crickard from Dalhousie University, and Professor Douglas Ross from Simon Fraser University. Welcome to the committee, Admiral.

• 1105

Rear Admiral Fred Crickard (Ret.)(Research Associate, Centre for Foreign Policy Studies, Dalhousie University): My statement is on oceans policy, maritime strategy and Canadian maritime forces. Except in war, or as a means of exercising influence with friends and allies in peacetime, Canadians have not thought of military power as an important instrument in the preservation of their vital interests. Economic, diplomatic, legal and cultural measures have been preferred.

Since the Second World War Canadian military power has been used primarily as a contribution to deterrence in the context of the Atlantic Alliance. However, as the concept of security broadens to include environmental, financial, developmental and social as well as military dimensions, the utility of the military instrument must be reassessed.

Canada is manifestly a maritime nation with the longest coastline in the world, the second largest continental shelf, the sixth or possibly seventh largest exclusive economic zone, and is one of three nations in the world bordering on three oceans. Canada has a tremendous stake in the use of the seas, not only as a coastal state of continental dimension but also as a mercantile state that depends on the oceans to transport its goods. The freedom of the seas is of vital interest to Canada.

Sea power, including naval forces, plays an important role in preserving and maintaining international order on the world seas, in the absence of which ocean development and management is in jeopardy. Internationally, the exercise of sea power should respect the rights of other states with a legitimate use in the sea. The 1982 Convention on the Law of the Sea provides the institutional framework for this.

Nationally, the exercise of sea power is fundamental in maintaining the national interest in the contiguous seas.

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 1 février 1990

Le président: Messieurs, nous sommes prêts à reprendre nos audiences portant sur l'étude de notre souveraineté maritime.

Nous recevons aujourd'hui le contre-amiral Fred Crickard de l'Université Dalhousie et le professeur Douglas Ross de l'Université Simon Fraser. Je vous souhaite la bienvenue, Amiral.

Le contre-amiral Fred Crickard (retraité) (attaché de recherche, Centre for Foreign Policy Studies, l'Université Dalhousie): Ma déclaration porte sur la politique des océans, la stratégie maritime et les forces maritimes canadiennes. Sauf en temps de guerre, ou en vue d'exercer une influence auprès de pays amis et alliés en temps de paix, les Canadiens n'ont jamais considéré la puissance maritime comme un instrument important de protection de leurs intérêts vitaux. Ils ont accordé la préférence aux initiatives d'ordre économique, diplomatique, juridique et culturel.

Depuis la Seconde Guerre mondiale, la puissance militaire canadienne a servi principalement comme force de dissuasion dans le contexte de l'Alliance atlantique. Cependant, alors que le principe de la sécurité s'élargit pour inclure des considérations environnementales, financières et sociales, ainsi que militaires et en matière de développement, il convient de réévaluer le rôle de l'instrument militaire.

Le Canada est de toute évidence une nation maritime dotée de la plus longue côte du monde, du deuxième plateau continental en importance, la sixième ou peut-être septième plus grande zone économique exclusive et c'est l'un des trois pays du monde qui ouvre sur trois océans. Le Canada a d'énormes enjeux dans l'utilisation des océans, non seulement en tant qu'État côtier de dimension continentale, mais également en tant que nation commerçante qui dépend des océans pour le transport de ses marchandises. La liberté des mers revêt un intérêt crucial pour le Canada.

La puissance maritime, y compris les forces navales, joue un rôle important pour préserver et maintenir l'ordre international sur les mers du monde, faute de quoi la mise en valeur et la gestion des océans est remise en question. Au niveau international, l'exercice de la puissance maritime n'exclut pas de respecter les droits des autres États qui utilisent les océans de façon légitime. La Convention de 1982 sur le droit de la mer prévoit le cadre institutionnel pertinent.

À l'échelle nationale, une puissance maritime est essentielle pour préserver l'intérêt national dans les

[Text]

This role should be played in the context of a national maritime strategy and a comprehensive oceans policy. Currently, Canada has neither a strategy nor such policy.

At the outset it is important to understand that there is no independent Canadian national maritime strategy in support of Canada's vital interests short of war. In fact, there is currently no oceans policy into which a national maritime strategy, if one existed, could fit.

Canada's maritime defence strategy and its maritime forces have been conditioned by collective security and east-west relations in the climate of the cold war. It lacks a national focus. As East-West relations change and new major powers emerge in the background of multi-polar international environment, and with the growing awareness of sea use, Canadian maritime strategy must also adjust. There are indications that this may be happening.

The three-ocean concept and the federal government: In June 1987 the Conservative government tabled the long-awaited Defence white paper "Challenge and Commitment". The white paper conveyed a view of Canada as a maritime nation with important maritime interests that must be nurtured and protected. The discussion was placed within the context of Canada as a three-ocean nation with vital security, sovereignty and economic interests in the Atlantic, the Pacific and the Arctic.

The centrepiece of the white paper's acquisition proposals was the creation of a three-ocean navy. The mix of fleet units and maritime aircraft and systems provided for a balanced fleet both in terms of maritime forces and the ability to operate in three oceans. It provided for the first time the potential for a national capability to exercise effective surveillance and control in peacetime of Canada's contiguous seas and oceanic approaches. The new navy would have met the NATO commitment for anti-submarine warfare forces yet allowed for national maritime forces to control new sea-based threats to Canadian security and protect sovereignty.

Today, while the primary threat to Canadian maritime security may be the Soviet submarine fleet, the principal challenge to Canadian maritime sovereignty will remain the United States. This is especially so in the waters of the Canadian Arctic.

Canadian defence interests remain complementary to, but not identical with, those of the United States. Canada's contiguous seas are not automatically off limits;

[Translation]

océans contigus. Il faut jouer ce rôle dans le contexte d'une stratégie maritime nationale et d'une politique globale touchant les océans. À l'heure actuelle, le Canada n'a adopté ni stratégie ni politique dans ce sens.

Il convient de bien comprendre dès le départ qu'aucune stratégie maritime nationale indépendante ne vise à soutenir les intérêts vitaux du Canada en cas de guerre. En fait, nous n'avons actuellement aucune politique relative aux océans dans laquelle pourrait s'inscrire une éventuelle stratégie maritime nationale.

La stratégie de défense maritime du Canada et ses forces maritimes ont été conditionnées par la sécurité collective et les relations Est-Ouest dans un contexte de guerre froide. Elle ne tient pas suffisamment compte des besoins du pays. Avec l'évolution des relations Est-Ouest et l'immersion de nouvelles grandes puissances dans le contexte du milieu international multipolaire, et compte tenu de la prise de conscience croissante de l'utilisation des océans, la stratégie maritime du Canada doit également s'adapter aux nouvelles conditions. Cette évolution semble avoir été amorcée.

Le principe des trois océans et le gouvernement fédéral: En juin 1987, le gouvernement conservateur a déposé le Livre blanc sur la Défense intitulé: «Défis et Engagements» qui se faisait attendre depuis longtemps. Dans ce Livre blanc, on présentait le Canada comme un pays qui doit défendre et protéger d'importants intérêts maritimes. On y présentait le Canada comme un pays bordé par trois océans et ayant des intérêts cruciaux d'ordre économique et au plan de la sécurité de la souveraineté dans l'Atlantique, le Pacifique et l'Arctique.

Les programmes d'acquisition proposés dans le Livre blanc portaient essentiellement sur la constitution d'une marine présente sur les trois océans. Il était proposé de constituer une flotte équilibrée composée d'unités flottantes et d'avions et de système de patrouille, constituant une force maritime susceptible d'intervenir dans trois océans. Ce document prévoyait pour la première fois la création éventuelle d'une force nationale en vue d'exercer une surveillance et un contrôle efficace en temps de paix dans les océans qui baignent les côtes canadiennes. La nouvelle marine respectait les engagements de l'OTAN en matière de force d'attaque anti-sous-marine, tout en permettant à nos forces maritimes de contrôler les menaces pour la sécurité canadienne venant de la mer et de protéger notre souveraineté.

À l'heure actuelle, même si la flotte de sous-marins soviétiques constitue encore la principale menace pour la sécurité maritime canadienne, ce sont les États-Unis qui représentent le principal défi pour notre souveraineté maritime, surtout dans les eaux de l'Arctique canadien.

Les intérêts canadiens en matière de défense sont complémentaires des intérêts américains, sans toutefois être les mêmes. Les mers qui baignent les côtes

[Texte]

they will become increasingly important to United States security interests. If Canada does not command the means to exercise independently undersea surveillance and control in our three oceanic approaches then the United States will do it for us, as they did in the western Atlantic in 1918 and 1941.

The impact on sovereignty of foreign submarine operations in our northern waters may or may not be a legal issue. It will be a political one, in the sense that forfeiting the opportunity to maintain control of our sea approaches would not be in Canada's security interests and would be seen by many Canadians and foreign powers as an abrogation of sovereignty.

The Department of National Defence has not been alone in recognizing Canada as a maritime nation. In the first term of Prime Minister Mulroney's Conservative government, two other government departments promulgated important policy statements concerning vital maritime interests. In "Competitive and Security Directions for Canada's International Relations" in 1985, the Secretary of State for External Affairs, Mr. Joe Clark, explained:

Control over our national territory, air space and coastal waters is essential, both for the assertion of our sovereignty and the preservation of our security. To be effective, control requires a surveillance and detection system able to provide a continuing picture of activities in land, in the air and at sea. Control also requires a capability to intercept aircraft and ships engaged in unauthorized or illegal activity, whether civilian intruders running narcotics or military intruders probing Canadian defence.

Implicit in this clear explanation is the need for surveillance and control in Canada's three oceans. In strategic terms this equates to a policy of sea control with the capacity for sea denial and naval presence, yet the inadequacy of the navy and our maritime air forces to do this has been widely noted.

In September 1987 the Minister of Fisheries and Oceans declared an oceans policy for Canada. Whereas the maritime perspective of the Department of National Defence focused on security and that of the Department of External Affairs on sovereignty, that of the Department of Fisheries and Oceans is primarily economic. In "Oceans Policy for Canada", the federal government has adopted as a national priority a strategy to seize development opportunities on Canada's ocean frontiers.

Excluding Maritime Command, some 75 oceans-related programs were identified, being implemented through 14

[Traduction]

canadiennes ne sont pas automatiquement hors limites; elles deviendront de plus en plus importantes pour la sécurité des États-Unis. Si le Canada ne trouve pas le moyen d'exercer indépendamment une surveillance et un contrôle sous-marin sur les trois océans qui bordent nos côtes, les États-Unis le feront pour nous comme ils l'ont fait dans l'Atlantique occidental en 1918 et en 1941.

L'incidence sur la souveraineté des activités des flottes de sous-marins étrangers dans nos eaux septentrionales ne constitue peut-être pas une question juridique. Ce sera une question politique dans la mesure où, pour préserver notre sécurité, nous devons exercer un contrôle sur nos régions côtières, faute de quoi un grand nombre de Canadiens et de puissances étrangères auront l'impression que nous renonçons à notre souveraineté.

Le ministère de la Défense nationale n'a pas été le seul à reconnaître la tradition maritime du Canada. Au cours du premier mandat du gouvernement conservateur du premier ministre Mulroney, deux autres ministères fédéraux ont promulgué d'importants énoncés de principes portant sur des intérêts maritimes cruciaux. Dans un document intitulé «Compétitivité et sécurité: orientations pour les relations extérieures du Canada», publié en 1985, le secrétaire d'État aux Affaires extérieures, M. Joe Clark, expliquait ceci:

Le contrôle de notre territoire, de notre espace aérien et de nos eaux côtières est essentiel aussi bien pour affirmer notre souveraineté que pour assurer notre sécurité. Pour être efficace, il doit s'appuyer sur un système de surveillance et de détection qui nous donne en permanence un bilan des activités menées sur terre, dans l'air et en mer. À ce contrôle doit également s'ajouter la capacité voulue pour intercepter les avions et les navires se livrant à des activités non autorisées ou illégales—qu'il s'agisse d'intrus civils faisant le trafic de la drogue ou d'intrus militaires testant nos défenses».

Cette explication précise sous-entend qu'il nous faut exercer une surveillance et un contrôle dans les trois océans qui bordent le Canada. Sur le plan stratégique, cela équivaut à une politique de contrôle des mers avec la capacité d'interdire l'accès à nos océans et une présence navale, et pourtant il a été souvent signalé que la marine canadienne et nos forces aériennes maritimes n'étaient pas en mesure de jouer ce rôle.

En septembre 1987, le ministre des Pêches et des Océans a déclaré une politique sur les océans pour le Canada. Tandis que le point de vue maritime du ministère de la Défense nationale se concentrait sur la sécurité et celui du ministère des Affaires extérieures sur la souveraineté, le ministère des Pêches et des Océans s'intéresse avant tout à la question économique. Dans le document intitulé «Politique du Canada sur les océans», le gouvernement fédéral a adopté en tant que priorité nationale une stratégie visant à saisir les possibilités de développement dans le secteur maritime du Canada.

À l'exclusion du Commandement maritime, quelques 75 programmes relatifs aux océans ont été désignés, mis

[Text]

departments and agencies with a participation of more than 13,000 person-years and funding of \$1.3 billion annually. Co-ordination of federal government programs within the framework of an oceans strategy was seen as a requirement. Yet the activities of the Department of National Defence, accounting for another 17,800 person-years and \$1.7 billion annually, was not identified in the statement on Canada's ocean policy. How the activities of the Department of National Defence should be co-ordinated with other oceans-related programs was not explained.

The goals and action plan of *Oceans Policy for Canada* are a welcome first step in the formulation of an integrated and comprehensive oceans policy. However, the role of Canada's naval and maritime air forces as the ultimate guarantors of that sovereignty, and their many activities in support, ranging from fisheries surveillance to northern operations and search and rescue, received scant attention.

The role of maritime strategy and the impact of naval roles and missions on Canada's ocean development and management have not been integrated in the federal government's primary domestic oceans policy statement.

• 1115

Today, because of the pace of change in Eastern Europe and the Soviet Union, public support for defence spending is declining. On the other hand, public awareness of challenges to Canadian maritime sovereignty from overfishing, pollution, and para-military threats such as drug smuggling is increasing. As the threat of general war recedes and is replaced by other threats to their survival in the minds of Canadians, it is important to recall that Canadian maritime forces have been effectively employed in the protection of our maritime sovereignty since the mid-1970s without prejudice to a contribution to deterrence and collective defence. However, the capability to carry out the maritime sovereignty role, much less the more demanding ones that might entail combat, is rapidly declining, just when challenges to maritime sovereignty, including intervention by naval forces, appear to be increasing.

The future is highly uncertain and not predictable. What is constant, however, is geography, technology, and conflict. Canada will remain a maritime nation surrounded by three oceans.

Aerospace, oceans, and weapon technology will continue to provide the advanced industrial nations bordering the three oceans with a capability for intruding in waters of Canadian national maritime vital interest. Like all international relations, those at sea must

[Translation]

en oeuvre par l'entremise de 14 ministères et organismes grâce à la participation de plus de 13,000 années-personnes et des fonds de 1,3 milliard de dollars par an. Il semblait indispensable de coordonner les programmes du gouvernement fédéral dans le cadre d'une stratégie des océans. Pourtant, les activités du ministère de la Défense nationale, comptant 17,800 années-personnes de plus et un budget annuel de 1,7 milliard de dollars, n'étaient pas mentionnées dans l'énoncé de politique sur les océans du Canada. On ne donnait aucune explication sur la façon de coordonner les activités du ministère de la Défense nationale avec les autres programmes touchant les océans.

Les objectifs et le plan d'action de «Politique du Canada sur les océans» représentent un premier pas souhaitable vers la formulation d'une politique intégrée et globale concernant les océans. Toutefois, le rôle des forces navales et des forces aériennes maritimes du Canada chargées en dernier ressort d'affirmer notre souveraineté, et les nombreuses activités menées à cette fin, allant depuis la surveillance des pêches aux opérations de recherche et de sauvetage dans le Nord, a reçu peu d'attention.

Le rôle de la stratégie maritime et l'incidence des missions des forces navales sur la mise en valeur et la gestion des océans n'ont pas été intégrés dans l'énoncé de principe du gouvernement fédéral concernant les trois océans.

Aujourd'hui, à cause de l'évolution rapide qui se produit en Europe de l'Est et en Union soviétique, les programmes de défense ont de moins en moins l'appui de la population. D'autre part, les gens se rendent compte de plus en plus que la souveraineté maritime du Canada est remise en question par la surpêche, la pollution et des menaces paramilitaires comme la contrebande de drogue. Alors que la menace d'une guerre générale disparaît et est remplacée dans l'esprit des Canadiens par d'autres menaces pour leur survie, il importe de se rappeler que les forces maritimes canadiennes ont été utilisées de manière efficace pour protéger notre souveraineté maritime depuis le milieu des années 70, sans que cela ne diminue notre contribution aux forces de dissuasion et à la défense collective. Toutefois, notre capacité d'exercer notre rôle en matière de souveraineté maritime, surtout dans le cadre d'activités de combat, diminue rapidement, au moment même où notre souveraineté maritime semble de plus en plus remise en question, y compris par l'intervention de forces navales.

L'avenir est très incertain et imprévisible. Certaines constantes existent, toutefois, notamment notre géographie, notre technologie et les conflits. Le Canada restera une nation maritime entourée par trois océans.

L'aéropatiale, les forces maritimes et la technologie des armements continueront à donner aux pays industrialisés qui ouvrent sur les trois océans le moyen de pénétrer dans les eaux qui revêtent un intérêt maritime crucial pour le Canada. Comme dans les autres domaines

[Texte]

inevitably generate conflict, the management of which will call for political, legal, and military ingenuity.

Applied to Canada, these factors call for a comprehensive national oceans policy; an independent maritime strategy of sea control, embracing all the elements of Canadian sea power, including naval power; and a maritime capability sufficient to ensure the unhindered use of Canada's contiguous waters and oceanic approaches.

As the potential of Canada's emerging maritime interest grows, the cost of development and protection will be high and will require sustained public support. Navies are costly; but not having the right one when you need it could be even costlier.

The less independent capability to control our sea approaches we possess the more dependent Canada will become on the sea power of others to protect our interests, in particular that of the United States. If we neglect control of our maritime frontiers we erode the most fundamental national interest of all: territorial integrity and political independence.

Professor Douglas Ross (Director, Centre for International Studies, Simon Fraser University): Mr. Chairman, it is a pleasure to be here.

Canadian governments have for many years relegated Canada's west coast military operations to tertiary status in the allocation of funding, technology, and personnel. For the entire post-war period Canadian contributions to maritime security have been marginal at best; usually militarily irrelevant. Given U.S. military dominance of the Pacific Ocean via its fleet deployments there and an extensive ring of forward bases from Alaska to Korea and Japan, to Taiwan, Guam, and the Philippines, this approach was entirely appropriate to the character of the threat as well as consistent with Canada's broader alliance strategy. But I think the last 15 years have seen so many changes in Canada's geo-strategic framework that this approach will no longer suffice.

The Soviet navy, while still dedicated primarily to the protection of its submarine bastions in the Pacific, especially the Sea of Okhotsk, the Sea of Japan, by virtue of an immense and costly modernization effort may have acquired a capacity to evade American layered anti-submarine warfare detection systems and defences and thereby a capacity to threaten North America in some very serious situations with pre-emptive nuclear strikes via SLBMs and SLCMs.

[Traduction]

des relations internationales, les relations maritimes sont inévitablement source de conflits et il faudra faire preuve d'ingéniosité sur le plan politique, juridique et militaire pour maintenir ces relations.

A l'échelle du Canada, ces facteurs exigent une politique nationale globale sur les océans; une stratégie maritime indépendante de contrôle des océans, englobant tous les éléments de la puissance maritime canadienne, y compris les forces navales; et une capacité maritime suffisante pour garantir le libre accès aux eaux qui bordent le Canada et aux abords océaniques.

La mise en valeur et la protection des nouveaux intérêts maritimes du Canada coûteront cher et exigeront l'appui soutenu de la population. Les marines coûtent cher, mais le fait de ne pas pouvoir compter sur des forces maritimes adéquates lorsqu'on en a besoin risque de coûter encore plus cher.

Moins nous disposerons d'une capacité indépendante de contrôler nos régions côtières, plus le Canada sera tributaire de la puissance maritime d'autres pays, et surtout celles des États-Unis, pour protéger ses intérêts. Si nous ne défendons pas nos frontières maritimes, nous sapons l'intérêt national le plus fondamental de tous, à savoir l'intégrité territoriale et l'indépendance politique.

Le professeur Douglas Ross (Directeur, Centre for International Studies, l'université Simon Fraser): Monsieur le président, je suis heureux d'être parmi vous aujourd'hui.

Pendant de nombreuses années, les gouvernements canadiens ont relégué au troisième rang les activités militaires sur la côte ouest lors de la répartition des fonds, de la technologie et du personnel. Pendant toute la période d'après-guerre, la contribution canadienne à la sécurité maritime a été tout au plus marginale et en général inutile au plan militaire. Étant donné que les États-Unis exercent une prédominance militaire dans l'Océan Pacifique grâce aux flottes qu'il déploie et à un réseau étendu de bases avancées, de l'Alaska à la Corée et au Japon, à Taiwan, à Guam et aux Philippines, cette démarche a été tout à fait adaptée à la nature de la menace et compatible avec la stratégie générale du Canada en matière d'alliance. Toutefois, depuis 15 ans, d'importants changements sont survenus dans le cadre géo-stratégique du Canada, de sorte que cette démarche n'est plus suffisante.

La marine soviétique, même si elle se consacre toujours essentiellement à la protection de ses bastions de sous-marins dans le Pacifique, et notamment dans la mer de Okhotsk, et la mer du Japon, a acquis grâce à un énorme et onéreux effort de modernisation la capacité d'échapper au système de détection des attaques anti-sous-marines et aux moyens de défense déployés par les Américains; la marine soviétique est donc en mesure de menacer l'Amérique du Nord dans certains cas très sérieux aux moyens d'attaques nucléaires préventives, par des missiles balistiques et missiles de croisières lancés d'un navire.

[Text]

The Chairman: If I might, please, I note you are reading directly from a 10-page document, and you have followed the first two paragraphs verbatim. If you do that, by the time you finish we will have very little time left. I think it is appropriate that I ask the members what their disposition is. We will have your statement as evidence that our researchers will go through and work on with us.

• 1120

Mr. Rompkey (Labrador): I think the direction you are heading in is the right one, Mr. Chairman. We have questions. Those questions have arisen as a result of previous research and previous inquiries, and we would be very interested in having a dialogue with our guests as much as possible.

Mr. Blackburn (Brant): I agree with that, and also I would hope in future we would stress in our request to witnesses that if they can, they send copies in advance so we can read the copy and then enter into a discussion once they are here.

Prof. Ross: What I was proposing to do was to read the first page and a half and then add some comments and indicate parts of the brief I consider most significant and want to draw to your attention, as well as a couple of the points discussed near the end of the article which I co-authored with Professor Frank Langdon at UBC two years ago, and which I think might be of some interest to the committee.

The Chairman: We would like you to touch the cornerposts and to signal to us what you consider to be the central themes you are trying to strike. We will obviously savour this with some thoroughness.

Prof. Ross: Then on these first few pages some of the critical things I want to suggest are that the naval balance in the Pacific has shifted markedly. We are not just talking about a move towards parity or rough strategic equivalence between the Soviet forces in the area and the American forces in the area. Down the line we are looking at a condition in which there may be reciprocal vulnerabilities. This is something I think most people do not appreciate simply because we have an image and there is generally a consensus that the United States has clear, definitive strategic superiority at sea; this is its great trump card, if you will. And in part that is really what the articulation of the maritime strategy was all about.

But I think a close scrutiny of events, especially in the Pacific and elsewhere, will suggest there are great concerns in Washington and elsewhere. In fact, the newest generation of Soviet missile submarines and hunter-killer submarines, capable of launching cruise missiles, may in fact be able to evade the SOSUS network, because they are intrinsically quieter, they are dropping below a threshold of detectability—an acoustic threshold. Also, because of this quietness, because of critical intelligence they gained particularly from the many years of

[Translation]

Le président: Veuillez m'excuser. Je remarque que vous lisez directement un mémoire de 10 pages, et que vous avez suivi mot pour mot les deux premiers paragraphes. Si vous lisez tout votre mémoire, il nous restera très peu de temps pour les questions. Je voudrais consulter les membres du Comité pour savoir ce qu'ils en pensent. Nous consignerons votre déclaration parmi les témoignages et nos chercheurs pourront l'examiner plus en détail.

M. Rompkey (Labrador): La voie que vous proposez de suivre est la bonne, à mon avis monsieur le président. Nous avons des questions à poser. Ces questions découlent de recherches et d'études antérieures et nous souhaitons vraiment avoir une discussion avec nos invités dans la mesure du possible.

M. Blackburn (Brant): Je suis du même avis et j'espère que, à l'avenir, nous insisterons pour demander aux témoins de nous faire parvenir à l'avance des copie de leur mémoire, que nous pourrions lire afin d'entamer la discussion dès leur arrivée.

M. Ross: J'avais l'intention de lire environ une page et demie et de faire ensuite certaines observations en insistant sur les parties du mémoire qui me paraissent les plus importantes et que je tiens à signaler au Comité; je voulais également revenir sur certains points soulevés à la fin de l'article que j'ai cosigné avec le Prof. Frank Langdon de l'Université de la Colombie-Britannique il y a deux ans, et qui pourrait intéresser le Comité.

Le président: Nous vous demandons de nous signaler les points essentiels et de nous indiquer les arguments principaux que vous voulez faire valoir. Nous vous écouterons attentivement.

M. Ross: Dans ces quelques premières pages, j'insiste entre autres sur le fait que, dans le Pacifique, l'équilibre des forces maritimes a basculé de façon très nette. Il ne s'agit pas simplement d'en arriver à la parité ou à une quasi équivalence stratégique entre les forces soviétiques et les forces américaines en présence dans cette région. À plus long terme, nous risquons d'en arriver au point où il y aura une certaine vulnérabilité de part et d'autre. C'est une chose que la plupart des gens ne comprennent pas, tout simplement parce qu'en général on estime que les États-Unis ont une nette supériorité stratégique en mer; c'est un grand atout, si vous voulez. Et c'est en partie sur cette prémisse que se fonde la stratégie maritime.

Toutefois, un examen minutieux de la situation, surtout dans le Pacifique et ailleurs, révèle que l'on s'inquiète vivement à Washington et dans d'autres milieux. En fait, la nouvelle génération de sous-marins nucléaires et de sous-marins de chasse et de frappe soviétiques, capables de lancer des missiles de croisière, est sans doute à même d'échapper au réseau SOSUS, parce que ces sous-marins sont extrêmement silencieux, qu'ils plongent à un niveau inférieur au seuil de détectabilité, au seuil acoustique. En outre, étant donné leur silence,

[Texte]

information passed by the Walker espionage ring, we may have a situation now where you cannot be at all certain of security in the Pacific.

A second concern I would bring to the committee's attention is the question of the impact of strategic modernization, the pattern of modernization in the Soviet naval forces. A number of analysts in the United States and elsewhere have pointed to the heavy MIRVing that is going to go on over the next decade in Soviet missile forces. This is not something that is just theoretical. It is of concern to us because two of the regular deployment zones for some Soviet missile submarines are off both coasts of North America. They cut into the zones of responsibility for MARPAC in particular on the Pacific coast. So it is of direct concern to us. Again, if we are not able to exercise control over our waters, as Fred Crickard was suggesting, others are going to do it for us.

In the case of cruise missiles we have a particularly vexing problem, as I am sure most of the members of the committee are aware. Canada has been aware of this problem by virtue of the deployment of air-launched cruise missiles for a number of years and the expansion of Soviet capability in this area. But a significant new capability will be being deployed potentially off our shores—certainly capable of crisis deployment off our shores—in the next few years.

I think there may have been a somewhat dismissive attitude towards this potential risk because it was assumed, probably correctly, Soviet guidance system technology was nowhere near a match for American capabilities. Perhaps that is true, but predictably this gap is going to narrow. It is going to disappear. If that is the case, I think we are going to be facing a very different ball game.

As far as I know, Canada has no SOSUS detection capability on the west coast. I do not know. I presume this is classified and something the committee should be able to find out—whether we have access to American SOSUS information on the west coast. It would seem to me to be highly useful for the Canadian Armed Forces to be able to have independent access to some kind of acoustic surveillance system and to try to develop the state of the art to be able to control particularly the coastal waters between Vancouver Island, the Queen Charlottes, Hecate Strait, Dixon Entrance, and so forth.

The United States is just beginning operations at a new testing facility near Dixon Entrance. This is something I think we have to be concerned about. This applies also to the new deployments of the Trident submarines. We have a direct stake, a very direct stake, in the maintenance of

[Traduction]

compte tenu des renseignements d'importance cruciale qu'ils ont pu obtenir grâce aux informations transmises pendant de longues années par le réseau d'espionnage Walker, nous en sommes arrivés au point où la sécurité n'est plus du tout garantie dans le Pacifique.

Une deuxième source d'inquiétude que j'aimerais porter à l'attention du Comité est la question de l'incidence de la modernisation stratégique, la modernisation des forces navales soviétiques. Certains analystes, aux États-Unis et ailleurs, ont signalé que, au cours de la prochaine décennie, les forces soviétiques allaient se doter de plus en plus de missiles mirvés. Ce n'est pas une question théorique. Cela nous préoccupe parce que deux des zones de déploiement normal de certaines sous-marins nucléaires soviétiques se trouvent au large des deux côtes de l'Amérique du Nord. Elles empiètent sur les zones qui relèvent de FOMPAC, surtout sur la côte du Pacifique. C'est pourquoi ce problème nous préoccupe directement. Là encore, si nous ne réussissons pas à garder la haute main sur nos océans, comme l'a dit Fred Crickard, d'autres le feront à notre place.

Pour ce qui est des missiles de croisière, nous sommes confrontés à un problème particulièrement frustrant, comme le savent certainement la plupart des membres du Comité. Le Canada a pris connaissance du problème en raison du déploiement, depuis un certain nombre d'années, de missiles de croisière lancés à partir d'avions et de l'expansion de la capacité soviétique dans ce domaine. Toutefois, nous risquons de voir se développer au large de nos côtes une nouvelle capacité importante—en tout cas susceptible de provoquer une situation de crise—d'ici les quelques prochaines années.

On a eu tendance à écarter cette menace éventuelle parce que l'on supposait, sans doute à juste titre, que la technologie des systèmes de guidage soviétiques était loin d'atteindre celle des États-Unis. C'est peut-être vrai, mais il est probable que l'écart va se réduire et disparaître peu à peu. Si c'est le cas, nous allons nous trouver dans une toute autre situation.

À ma connaissance, le Canada n'a pas de système de détection SOSUS sur la côte ouest. Je n'en sais rien. Je suppose que ces renseignements sont confidentiels et que le Comité devrait pouvoir le vérifier, pour savoir si nous avons accès aux renseignements recueillis grâce au système SOSUS américain sur la côte ouest. Il serait très utile aux forces armées canadiennes de pouvoir avoir librement accès à un système de surveillance acoustique et d'essayer de mettre au point une technologie de pointe en vue de contrôler les eaux côtières, notamment entre L'Île de Vancouver, les Îles de la Reine-Charlotte, le détroit d'Hécate, l'entrée Dixon et ainsi de suite.

Les États-Unis mènent depuis peu certaines opérations dans de nouvelles installations d'essai près de l'entrée Dixon. Il y a lieu de nous en inquiéter. Cela s'applique également au nouveau déploiement des sous-marins Trident. Nous sommes directement concernés par le

[Text]

the assured survivability of American SLBM forces into the very distant future.

So far, I do not think we are really in a position to be able to contribute materially to the protection of that force. There will be a risk of tracking and trailing because as there is downsizing under the START agreements—downsizing in the number of weapon platforms—and as American and Soviet forces put more and more missiles on each submarine, the number of boats that could be tracked and trailed and destroyed at the outset of a conflict is diminishing. The task is becoming more theoretically conceivable. In other words, the situation is becoming more unstable. It is that kind of concern I would like the committee to begin to consider.

I have a long list of perhaps ancillary functions which Canadian maritime forces need to be able to exercise. What I suggest in the brief is that it is desirable to fulfil them all. We need perhaps more and smaller and faster ships on both coasts, especially in the Pacific where we are very thin, unduly thin. The real driving force is clearly going to be contributing effectively to sea control and sea denial, terms that Rear Admiral Crickard has been using, with respect to forward deployment of Soviet SSNs and SSBNs.

The problem that must be managed there is obviously very heavily influenced by the state of arms control agreements between East and West. If the current momentum in arms control disarmament talks in Western Europe continues and is indeed carried forward into the START talks, we may see some very dramatic moves that will change the potential threat environment that we face over the next 10 to 20 years. I am not optimistic that we will see that, simply because there is a deep suspicion in the American defence community and they will simply say we will go this far, but no further.

On that note, Mr. Chairman, I will close by noting that I was very pleased to see the recent comments of Vice-Admiral Robert George saying that it is quite easy to foresee a shift to a 50:50 split of the navy between the Atlantic and Pacific coasts at some stage. I think Admiral George is very much on the right track, and he, of course, is very knowledgeable in this area and the immediate strategic requirements that Canada faces. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, particularly for the abbreviation you have put on your comments.

With that, I would like to call upon Franklin Griffiths of the University of Toronto. If you could follow the good example just given and give us the highlights of your presentation's themes, we will then open it up to examination by members.

[Translation]

maintien de la survie garantie des forces américaines de missiles balistiques lancées d'un navire à long terme.

Jusqu'ici, je ne pense pas que nous soyons en mesure de contribuer de façon concrète à la protection de cette force. Il y aura un risque de repérage et de poursuite car alors que l'on procède à des compressions en vertu des accords START—une diminution du nombre de plates-formes de lancement—et alors que les forces américaines et soviétiques dotent leurs sous-marins d'un nombre croissant de missiles, le nombre de navires susceptibles d'être repérés et poursuivis et détruits au début d'un conflit diminue. Cette mission devient de plus en plus possible au plan théorique. Autrement dit, la situation se déstabilise. C'est ce problème que je voulais soumettre au Comité.

J'ai une longue liste de fonctions auxiliaires que les forces maritimes canadiennes doivent être en mesure d'exercer. Dans mon mémoire, je signale qu'il est souhaitable de les assumer toutes. Nous devons peut-être mettre en service sur nos deux côtes un plus grand nombre de navires plus petits et plus rapides, surtout dans le Pacifique où nous sommes très vulnérables. L'objectif consistera à contribuer de manière efficace au contrôle des mers et à l'interdiction d'accès à nos océans, terme qu'à utilisé le contre-amiral Crickard, au sujet du déploiement avancé des sous-marins nucléaires et sous-marins lanceurs de missiles balistiques de l'Union soviétique.

L'évolution des accords de contrôle des armements entre l'Est et l'Ouest influera fortement sur cette question. Si les initiatives actuelles des entretiens sur le désarmement et le contrôle des armements en Europe de l'Ouest se poursuivent et sont reprises dans les entretiens START, nous risquons d'être témoins de changements spectaculaires qui modifieront le genre de menaces auxquelles nous serons confrontées au cours des dix à 20 prochaines années. Je ne suis guère optimiste à cet égard, car les forces de défense américaines sont très sceptiques et les responsables n'accepteront pas un désarmement total.

Sur ces paroles, monsieur le Président, je conclus en signalant que j'ai lu avec plaisir les observations récentes du vice-amiral Robert George selon lesquelles il est facile de prévoir un partage équitable des forces maritimes entre les côtes atlantiques et pacifiques à un moment donné. L'amiral George est sur la bonne voie, à mon avis, et il est évidemment très compétent dans ce domaine et quant aux besoins stratégiques immédiats du Canada. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie, surtout d'avoir été si bref.

Sur ce, je voudrais donner la parole à Franklin Griffiths de l'Université de Toronto. Si vous pouvez suivre l'exemple qui vient de nous être donné et souligner les points principaux de votre mémoire, nous pourrions passer directement aux questions des membres du Comité.

[Texte]

Mr. Franklin Griffiths (University of Toronto): Thank you, Mr. Chairman. I think I will not only follow but also do better than the example.

By way of food for thought, I would like to question the basic concept this committee is working with—maritime sovereignty. It seems to me that whenever we talk about sovereignty it tends to be an impediment to clear thinking in this country. Canadians get terribly excited about threats to sovereignty and attention surges towards the threat and we just as quickly forget all about it. At the same time we have to recognize there is a concern for sovereignty in this country. It is a political force that you have to consider. But I wonder whether the concept being used here is the best to get clear just what our security requirements are, security in the broad sense.

• 1130

Sovereignty I take to be a legal term. It has a specific meaning. In testimony on previous sessions to this committee, I saw reference to the view that incoming drugs were a threat to Canadian sovereignty. I would be glad to discuss this, but just as a man on the street I do not see that this makes any sense. I do not think illegal drugs are a matter of sovereignty. It is something else. It is a problem of the capacity of this country to enforce its laws. It is a security matter, but I do not see it as a sovereignty matter. I do not see drug smugglers as caring much about the jurisdiction and authority of the Canadian state. They are simply making a fast buck.

Sovereignty is something that is affirmed by states and usually questioned by states, though there are other non-state actors who can erode sovereignty. I think of sovereignty as a legal term reflecting the bundle of jurisdictions that any state can have over an area that allows it to exercise these jurisdictions exclusively. There is a whole set of jurisdictions that we have, and these in the case of the maritime area extend out to sea.

Sovereignty is also in the eye of the beholder. It may be fully recognized by other states, but to be complete it may in some cases need bolstering in the eyes of others. Others need to acquiesce or fully support sovereignty.

If we are thinking about the Arctic, as Admiral Crickard noted, the threat to Canadian sovereignty comes from the United States and our other NATO allies. All of the NATO allies—I do not think there is a single exception—are against our Arctic waters claim. Canadians keep missing the point and needlessly amplify the size of our problem. The problem relates to the waters between

[Traduction]

M. Franklin Griffiths (université de Toronto): Merci, monsieur le président. Je vais non seulement suivre cet exemple, mais faire encore mieux.

Pour vous donner à réfléchir, je voudrais remettre en question le principe fondamental de l'étude de votre Comité: la souveraineté maritime. À mon avis, lorsqu'on parle de souveraineté, les gens ont tendance à avoir des idées assez confuses dans notre pays. Les Canadiens se laissent facilement exalter par les menaces pour notre souveraineté et tous les regards se tournent vers la menace que nous nous dépêchons d'oublier aussi rapidement. Nous devons également reconnaître que l'on se préoccupe de la souveraineté. C'est un élément politique qu'il faut considérer. Je me demande si on utilise le meilleur concept pour bien comprendre quels sont nos besoins en matière de sécurité et j'entends le terme sécurité dans son sens le plus général.

À mon avis, souveraineté est un terme juridique qui a une signification particulière. Dans les témoignages qu'a déjà entendus votre Comité, j'ai constaté qu'on parlait des stupéfiants qui entrent au pays comme représentant une menace à la souveraineté canadienne. Je serais très heureux de discuter de la question, mais je peux vous dire qu'à titre de personne bien ordinaire je ne crois pas que ce soit logique. Je ne crois pas que les stupéfiants qui entrent illégalement au Canada aient quoi que ce soit à voir avec notre souveraineté. C'est une question complètement différente. Il s'agit plutôt d'un problème qui touche la capacité de notre pays à faire respecter ses lois. C'est une question de sécurité, mais à mon avis pas une question de souveraineté. À mon avis les trafiquants de stupéfiants se fichent de la souveraineté de l'État canadien. Ils veulent simplement s'enrichir.

La souveraineté est habituellement affirmée et contestée par les États; cependant la souveraineté peut-être mise en péril par d'autres intervenants qui ne sont pas nécessairement des États. À mon avis la souveraineté est un terme juridique qui englobe tous les pouvoirs qu'un État peut avoir sur une zone donnée, une zone sur laquelle lui seul détient ces pouvoirs. Nous avons toutes sortes de pouvoirs, qui s'appliquent également au secteur maritime.

La souveraineté est également une question d'opinion. Elle peut-être reconnue pleinement par d'autres États, mais pour être vraiment complète elle doit parfois être renforcée aux yeux des autres. D'autres doivent reconnaître ou appuyer pleinement cette souveraineté.

Si nous pensons à l'Arctique, comme l'a signalé l'amiral Crickard, la menace à la souveraineté canadienne provient des États-Unis et des autres pays membres de l'OTAN. Tous les membres de l'OTAN—je ne crois pas qu'il y ait une seule exception—s'opposent à nos revendications en ce qui a trait aux eaux de l'Arctique. Les Canadiens ne comprennent pas la situation et

[Text]

the islands of the Canadian Arctic archipelago. That is where the question is.

The Soviet Union, the country that we and our NATO allies are banded together in common defence against, broadly supports Canada's Arctic waters claim; whereas our allies question our right to exclusive jurisdiction over a part of the common area we are all supposedly defending. There is an interesting paradox here.

The problem is principally with American nuclear powered submarines, SSNs passing through Canadian Arctic waters. How often, how many, and what the scope and shape of this problem is, I do not know. This committee has on an interim basis affirmed the government's intention to proceed with the development of fixed acoustic sensors in the north—and rightly so. I would say, though, that it is more than an intention that should be endorsed. We should be asking for action on this, and I would hope the committee would think about strengthening its language and its urging there.

There is the question of what are we going to do when we are able to locate American submarines passing through Canadian Arctic waters, the waters of the Arctic archipelago. I would be pleased to discuss this with you. My thought is that submarines are not what we need. We are not going to go to war with Americans or British or French if they are coming through our waters. By the way, I have no indication that the Soviets have used our Arctic waters. The problem seems to be the allies.

What are we going to do about it overall? I think perhaps we should live with this. Why should we go after the Americans? As long as we make our position clear and strengthen our stance on the surface waters, we may be doing well enough in a situation that is not as extreme and troubling as some Canadians think. I would be willing to talk about this.

• 1135

The development and the building of a Polar 8 icebreaker really is something we should get on with. It is my suggestion that the Coast Guard really should have the major task in the development and the maintenance of Canada's Arctic, maritime or marine sovereignty in Arctic waters.

I might conclude by raising the question: what other ways are there of strengthening our sovereignty in the Arctic? The answer, as I see it, is that we should get involved in a much wider array of Arctic international co-operation.

One of the problems with this notion of sovereignty is that it is an old line of Canadian thinking that does not

[Translation]

amplifient sans raison aucune l'importance du problème. Ce dernier vise les eaux situées entre les îles de l'archipel Arctique canadien. C'est là où se situe le problème.

L'Union soviétique, le pays contre lequel le Canada et ses alliés au sein de l'OTAN sont unis pour se défendre, appuie les revendications du Canada en ce qui a trait aux eaux de l'Arctique. Cependant nos alliés mettent en doute notre droit d'avoir une compétence exclusive sur une partie de la zone commune que nous sommes tous censés défendre. C'est un paradoxe plutôt intéressant.

Le problème est principalement attribuable aux sous-marins nucléaires américains, aux sous-marins de type SNA qui traversent les eaux arctiques canadiennes. Je ne sais pas combien de sous-marins circulent dans nos eaux; je ne connais pas l'ampleur du problème. Votre Comité a, de façon provisoire, confirmé l'intention du gouvernement de procéder à la fabrication de détecteurs acoustiques fixes pour le Nord—avec raison d'ailleurs. Cependant, à mon avis, on devrait pousser les choses plus loin. On devrait exiger du gouvernement qu'il prenne des mesures le plus tôt possible, et j'espère que votre Comité exhortera le gouvernement à passer de l'intention au geste.

De plus, on peut se demander ce que nous ferons lorsque nous pourrions découvrir que des sous-marins américains traversent les eaux arctiques canadiennes, les eaux de l'archipel Arctique. Je serais heureux de discuter de cette question avec vous. À mon avis, nous n'avons pas besoin de sous-marins. Nous ne déclarerons pas la guerre aux Américains, aux Britanniques ou aux Français s'ils viennent dans nos eaux. Ceci dit en passant, rien n'indique que les Soviétiques se soient servis de nos eaux arctiques. Le problème semble être créé par nos alliés.

Qu'allons-nous faire? Je crois peut-être qu'il faudrait accepter cet état de fait. Pourquoi s'en prendre aux Américains? Tant que nous déclarons notre position de façon bien claire et que nous renforçons notre position en ce qui a trait aux eaux de surface, cela suffirait peut-être car la situation n'est peut-être pas aussi grave que certains Canadiens le croient. Je suis disposé à parler de cette question plus en détail.

La conception et la construction d'un brise-glace Polar 8 devrait être amorcée. À mon avis, la garde côtière devrait être en grande partie responsable de la protection de la souveraineté maritime du Canada dans les eaux arctiques.

J'aimerais terminer en posant la question suivante. Existe-t-il d'autres moyens de renforcer notre souveraineté dans l'Arctique? La réponse, à mon avis, est que nous devrions participer à un plus grand nombre de programmes internationaux de coopération dans l'Arctique.

Malheureusement, cette notion de souveraineté est vieille et ne reflète pas nécessairement les besoins

[Texte]

really reflect the needs of today. It is a line of thinking that says there are indeed lines that delineate Canadian jurisdiction, and we should try to keep people out. The word "sovereignty" evokes a behind-the-lines defensive way of looking at the world. I think it is no longer adequate.

We need to think in much more outgoing and international ways that reflect the authentic interdependencies we see. We should be inviting people into our Arctic waters. We have an agreement now with the Soviets on Arctic science. I think we should be thinking about bringing Soviet oceanographic research vessels into Canadian waters, under Canadian law, to provide further evidence to the international community that here is a country that accepts Canadian claims and works within them. There are other ways we can do this.

A last point I would make is that Canadian Arctic sovereignty will never really be taken as seriously as it might until we solve our land claims and constitutional issues with the northern native people. There is a marvellous argument for long, historical occupation that our native people will give us, if we give them legitimacy in Canada; that is, through local self-government.

I could go on further, but on the whole my thought to you is that, of the three ocean areas we have, the Arctic is clearly number three in terms of a maritime security policy. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Griffiths. My thanks too to Mr. Ross and also to Admiral Crickard.

I would like to ask Mr. Griffiths something, just before I go to Mr. Rompkey. When you cast some doubt on the interdiction of drugs as a threat to our sovereignty, would you draw the same parallel in terms of the protection of our ocean resources? Would you see it as being similar to the question of drugs and do you cast it in the same light?

Mr. Griffiths: Yes, I think I would. In either case, I think the legal right of Canada is not in question, either by drug runners or foreign fishermen perhaps. It is a matter of exercising our capacity to enforce the law.

The Chairman: It is an interesting and fresh approach. It is one I think the committee will be interested in.

Mr. Rompkey: It is difficult to know to start, as usual. I want to thank our guests.

Maybe I could start by asking Admiral Crickard to comment on the last couple of points made by Mr. Griffiths. Would you elaborate on the concept of the

[Traduction]

d'aujourd'hui. C'est une façon de penser selon laquelle il existe de fait des lignes qui démarquent la juridiction canadienne, et qu'il nous faudrait essayer d'écarter les gens et les empêcher de traverser. Le thème «souveraineté» évoque l'idée de barbelés, d'exclusion. C'est une façon fort limitée de regarder le reste du monde, une vision dépassée aujourd'hui.

Nous devons trouver une façon beaucoup plus ouverte et internationale de procéder afin de refléter les interdépendances authentiques qui existent dans le monde. Nous devrions inviter les gens à naviguer dans nos eaux arctiques. Nous avons actuellement une entente avec les Soviétiques en ce qui a trait à la science dans l'Arctique. Je crois qu'il faudrait songer également à inviter des navires de recherche océanographiques soviétiques à naviguer dans les eaux canadiennes, conformément aux lois canadiennes, afin de prouver encore plus à la collectivité internationale qu'il existe un pays qui accepte les revendications du Canada et qui accepte les paramètres établis par notre pays. Il y a d'autres façons de procéder.

Enfin, j'aimerais signaler que la souveraineté canadienne dans l'Arctique ne sera jamais prise aussi sérieusement qu'elle le devrait tant que nous n'aurons pas réglé les revendications territoriales et constitutionnelles avec les autochtones du Nord. Si nous donnions aux autochtones du Canada l'autonomie politique locale qu'ils désirent ils pourraient nous présenter un merveilleux argument sur les longues occupations historiques.

Je pourrais en dire plus long, mais dans l'ensemble je me contenterais de dire que, des trois régions océaniques, l'Arctique vient clairement au dernier rang en ce qui a trait à la politique sur la sécurité maritime. Merci.

Le président: Merci beaucoup, Monsieur Griffiths. Je tiens également à remercier Monsieur Ross et l'amiral Crickard.

J'aimerais poser une question à Monsieur Griffiths avant de laisser la parole à M. Rompkey. Lorsque vous dites que le trafic des stupéfiants ne représente pas une menace à la souveraineté canadienne, établiriez-vous le même parallèle avec le braconnage de nos ressources halieuthiques? Est-ce que les deux situations se comparent?

M. Griffiths: Je crois que oui. Dans un cas comme dans l'autre, je crois que le droit juridique du Canada n'est pas mis en doute, ni par les trafiquants de stupéfiants ni par les pêcheurs étrangers. Il s'agit simplement d'avoir la capacité de faire respecter nos lois.

Le président: C'est une façon fort intéressante et nouvelle d'aborder le problème. C'est une question qui intéressera le Comité.

M. Rompkey: Il est difficile de savoir où commencer. Je tiens à remercier nos invités d'être venus aujourd'hui.

Je crois que je commencerais par demander à l'amiral Crickard de faire des commentaires sur les dernières remarques de M. Griffiths. Pouvez-vous nous en dire un

[Text]

constabulary presence? This interests me a great deal and it seems to me it is the direction in which our thinking has been going.

Mr. Griffiths raised the question of whether we need subs or whether surface ships are better for the exercise of sovereignty in the Arctic. He also asked whether the Coast Guard should have the major task. This is a very interesting question for us. Admiral Crickard started by raising a number of questions, an important challenge: Who is the enemy? Is it the U.S.? What vessels do we need?

I am wondering if Admiral Crickard could comment on the questions that Mr. Griffiths raised about the effectiveness of subs or surface vessels in the protection of sovereignty, and the interface between the navy and the Coast Guard. Maybe I could just start there. There are a lot of other questions that cascade from those.

• 1140

RAdm Crickard: Thank you, Mr. Rompkey. Starting at the higher level of the discussion, what is required is a capacity, a capability to know what is going on in waters of our interest, in our four maritime areas of interest. I am talking about the northwest Atlantic, the northeast Pacific, the Canadian Arctic, and the Gulf, Seaway and Great Lakes. That is step one. I am talking about our capacity to know what is going on under the water, on the surface and above the water.

It is not a question of an enemy; it is just good intelligence, information gathering. That is the first requirement, because no state can make sensible foreign policy decisions unless it has its own means of intelligence gathering. There is no use relying on the Americans to tell us what is in our best interest, or the Russians, or the French, the British or anybody else. What they would tell us would be what is in their best interests. So step one is for any state to have the capacity to gather information on activities in its oceanic approaches, particularly Canada.

A further step is the question of control. You can say, well, all right, I know what is going on under, above, and on the surface; now what can I do about it? Control is a little more expensive in that you have to have adequate forces to escort the intruder, or whatever, out of your area of interest. That is a different question, and of course it is possible in some instances, in some specialized cases, that the capacity for surveillance, the capacity to know what is going on in your waters, and to tell other nations you know, might be sufficient to deter them from coming into your waters. But you cannot be sure in that regard, so that is the one higher principle.

[Translation]

peu plus long sur la présence d'une force de type policier? Cela m'intéresse beaucoup et il me semble que c'est là l'orientation que nous voulons adopter.

M. Griffiths a dit qu'il y avait lieu de se demander s'il valait mieux avoir des sous-marins ou des navires de surface pour protéger la souveraineté dans l'Arctique. Il y a également demandé si c'est la garde côtière qui devrait être responsable de cette fonction. C'est une question qui nous intéresse fortement. L'amiral Crickard a commencé par poser une série de questions, une interrogation essentielle. Qui est l'ennemi? Est-ce les États-Unis? De quels navires avons-nous besoin?

Je me demande si l'amiral Crickard pourrait répondre aux questions qu'a soulevées M. Griffiths sur l'efficacité des sous-marins ou des navires de surface en ce qui a trait à la protection de la souveraineté. Pourrait-il de plus répondre à la question sur les relations entre la marine et la garde côtière? On pourrait commencer par cela. Beaucoup d'autres questions découlent de celle-là.

Cam Crickard: Merci, Monsieur Rompkey. Pour commencer par la question la plus importante, nous avons besoin d'une capacité, d'une capacité de savoir ce qui se passe dans les eaux qui nous intéressent, dans nos quatre zones maritimes. Je pense au Atlantique nord-ouest, au Pacifique nord-est, à l'Arctique canadien, et au Golfe à la Voie Maritime et aux Grand Lacs. C'est la première étape. Je parle de notre capacité de savoir ce qui se passe dans les zones sous-marines, à la surface et dans les airs.

Il ne s'agit pas de déterminer s'il y a un ennemi, mais plutôt d'être au courant de ce qui se passe. C'est la première exigence, parce qu'aucun État ne peut prendre des décisions sensées au niveau de la politique étrangère à moins qu'il puisse ne sache ce qui se passe chez lui. Il ne sert à rien de se fier aux Américains, aux Soviétiques, aux Français, aux Britanniques ou à qui que se soit d'autres pour qu'on nous dise ce qui est dans notre intérêt. Ce qu'ils nous diraient serait dans leur intérêt. Ainsi, la première chose qu'un État, principalement le Canada, doit faire, est d'avoir la capacité d'obtenir des renseignements sur les activités qui se déroulent dans ses zones océaniques.

Et puis, il y a la question du contrôle. Vous pouvez dire: «Très bien, je sais maintenant ce qui se déroule sous nos eaux, à la surface et dans les airs; que puis-je faire maintenant?» Ce contrôle est un peu plus coûteux parce que vous devez avoir les forces nécessaires pour forcer l'intrus à rebrousser chemin. C'est une question différente, et évidemment, il est possible, dans certaines circonstances, dans certains cas particuliers, que la capacité de surveillance, la capacité de savoir ce qui se déroule dans vos eaux et de dire aux autres nations que vous êtes au courant de la situation, puisse suffire à les dissuader. Mais vous ne pouvez en être certain, et c'est pourquoi ce contrôle est nécessaire.

[Texte]

Coming down to the specifics, it is not the navy's sole jurisdiction to provide the means of control. We must look at all the government fleets in this, because each has its strength and each has its weaknesses. We must look at a better co-operation and co-ordination arrangement of sharing the assets around, for one thing.

But what the navy does possess and why we do need submarines is not a question of submarines for Arctic sovereignty. If the only case for submarines is Arctic sovereignty, forget it. The navy needs submarines, it needs surface ships, it needs patrol aircraft and it needs fixed systems, including space surveillance systems.

With those four elements you have a capability not only to know what is going on in your four maritime areas, but possibly to do something about it in a limited way. If you eliminate one of those capabilities, like the submarines, effectively you eliminate your ability to operate in three dimensions and you operate in two dimensions—the surface and above water. Eliminating one of those capabilities, I suggest, is like when the next cut for VIA Rail comes around, instead of slicing the salami even thinner the government eliminates all rail service to the maritimes, or all rail service to British Columbia, totally cuts out—

Mr. Rompkey: It has already done that.

RAdm Crickard: —one of the means of transportation to Canadian areas. There is a similar analogy. If you eliminate a submarine capability and if they are not replaced, we will eliminate a capability to influence events in waters of interest to us.

It is not a question of the Arctic; it is a question of having the means to exercise sea control, in which the navy plays a part but not the only part. The Coast Guard has its part to play too.

I am sorry to be so long on that, but it is a very complex question.

Mr. Rompkey: Mr. Chairman, there are a lot of questions in which I am interested. You said that there was no maritime strategy, that we need an oceans policy; DND was not really a part of the picture at all in any discussion papers on an oceans policy; and DFO had an economic mandate rather than a security and sovereignty mandate.

What kind of regime would you propose? Do you see a new maritime fleet that would exercise sovereignty? We will not get into debating the semantics now. Let us talk about the defence of our coastline. Would you propose a new maritime fleet that would include DFO and the Coast Guard, and would you suggest that the navy be at the head of that new, integrated maritime fleet?

[Traduction]

Pour ce qui est du fonctionnement du système, ce n'est pas à la marine exclusivement qu'il revient d'assurer ce contrôle. Toutes les flottes du gouvernement ont un rôle à jouer parce que chacune a ses forces et ses points faibles. Il faut donc assurer une meilleure collaboration et coordination entre ces flottes.

La discussion de l'équipement de la marine et du besoin des sous-marins ne touchent pas nécessairement la souveraineté dans l'Arctique. Si vous voulez simplement vous procurer des sous-marins pour assurer la défense de l'Arctique, cela ne vaut pas la peine. La marine a besoin de sous-marins, elle a besoin de bateaux de surface, elle a besoin d'avions de patrouille, et de systèmes fixes, y compris des systèmes de surveillance de l'espace.

Grâce à ces quatre éléments, vous pouvez savoir non seulement ce qui se passe dans vos quatre zones maritimes, mais vous pouvez également prendre certaines mesures limitées. Si vous éliminez une de ces capacités, comme les sous-marins, vous éliminez votre aptitude à fonctionner dans trois dimensions et vous retombez à deux dimensions—la surface et l'air. À mon avis, l'élimination d'une de ces capacités c'est comme si VIA Rail, au lieu d'offrir un service encore plus limité dans toutes les régions, décidait d'éliminer tout le service ferroviaire des provinces maritimes, ou en Colombie-Britannique, éliminait complètement. . .

M. Rompkey: C'est déjà fait.

Cam Crickard: . . . un des moyens de transport dans les régions canadiennes. C'est une analogie. Si nous éliminons la capacité sous-marine, nous éliminons la capacité d'influencer la situation dans les eaux qui nous intéressent.

Cela ne se limite pas à l'Arctique; il faut avoir les moyens d'exercer un contrôle sur les océans, et la marine joue un rôle important, mais pas le seul rôle. La garde côtière a également une fonction à remplir.

Je m'excuse d'avoir pris tant de temps pour répondre à votre question, mais c'est quelque chose d'assez complexe.

M. Rompkey: Monsieur le président, il y a beaucoup de questions qui m'intéressent. Vous avez dit qu'il n'y avait aucune stratégie maritime, et que nous avions besoin d'une politique océanique; le MDN n'était vraiment pas inclus dans les documents de travail sur la politique océanique; de plus, le MPO avait un mandat économique plutôt qu'un mandat visant la sécurité et la souveraineté.

Quel type de régime proposez-vous? Pensez-vous qu'il devrait y avoir une nouvelle flotte maritime qui serait responsable de la souveraineté? Nous ne pouvons commencer à discuter de sémantique maintenant. Parlons plutôt de la défense de la côte canadienne. Proposez-vous une nouvelle flotte maritime qui inclurait le MPO et la garde côtière? Proposez-vous que la Marine soit placée à la tête de cette nouvelle flotte maritime intégrée?

[Text]

[Translation]

• 1145

RAdm Crickard: No. I would avoid trying any amalgamation or unification of the government fleets. I do not think that is the way we want to go.

Mr. Rompkey: We encountered difficulty and you alluded to it when you talked about the 14 different agencies. We had so many people tell us that you had to ask so-and-so and so-and-so before you could fire a gun or before you could bring your hands up on the quarter deck and stick their tongues out at the United States, as Fred Mifflin said. There were so many steps that you had to go through before you could get an order from anybody to do anything. We got the impression we were completely muscle-bound in exercising jurisdiction over this area which is supposedly ours to manage and control. I am wondering how we can go on with this divided jurisdiction and be effective.

RAdm Crickard: I think there are two points about this, and of course the seamen's strike has affected the Atlantic coast and the *Saguenay-Concordia* incident brought up some very interesting points of view on this.

In the *Saguenay-Concordia* incident, to the best of my research and analysis, it took about eight hours for the word to get back to *Saguenay* that she could fire a shot across the bow. By that time, having been in hot pursuit for eight hours, from about 11 a.m. to 7 p.m., the American skipper, and he was almost within his territorial waters, did not bother stopping. Why would he? He got away with it. This warship that was trailing him was not doing anything, and then he was in sight of home plate and he did not stop. If the decision had been made faster, I speculate, and had that authority from Fisheries and Oceans through Defence been passed to *Saguenay* when *Saguenay* picked up hot pursuit at 11 a.m., when the guy was near Canadian waters, I suspect he would have stopped.

That brings out the time delay, which brings out the point you are making, Mr. Rompkey, the need to improve our procedures in a maritime crisis.

What I think we should be looking at right away, without merging government fleets or reorganizing, or going to super ministries, is a means of improving co-ordination and co-operation between the government fleets, particularly when a maritime crisis ensues. We have a perfectly good example of how it should work and that is the search and rescue model.

Mr. Rompkey: Exactly.

RAdm Crickard: In the middle of all this chaos on the east coast during the strike, when the *Johanna B* and the *Capitaine Torres* went down, search and rescue worked like a dream. There were long delays in the *Saguenay* incident because we were not working together in the same operations room. That should be done, I think. This

Cam Crickard: Non. J'éviterais le fusionnement ou l'unification des flottes du gouvernement. Je ne crois pas que ce soit la façon de procéder.

M. Rompkey: Nous avons éprouvé certains problèmes et vous y avez fait allusion lorsque vous avez parlé des 14 différents organismes. Beaucoup de gens nous ont dit qu'il fallait demander à une personne et une autre avant de tirer ou avant de faire monter votre équipage sur la plage arrière pour qu'il fasse une grimace aux États-Unis, comme l'a dit Fred Mifflin. Il y avait toute une kyrielle d'étapes à franchir avant d'obtenir un ordre pour faire quelque chose. Nous avons eu l'impression que nous étions pieds et poings liés dans ce domaine sur lequel nous étions censés exercer un certain contrôle. Je me demande si nous pouvons vraiment être efficaces à moins que les choses ne changent.

Cam Crickard: Je crois qu'il y a deux aspects au problème et évidemment la grève de marins a touché la côte atlantique et l'incident *Saguenay-Concordia* a fait ressortir des questions fort intéressantes.

Dans l'affaire *Saguenay-Concordia*, à ma connaissance, il a fallu environ huit heures pour que le capitaine du *Saguenay* soit avisé qu'il pouvait, tirer vers la proue. Puisque le bateau était poursuivi depuis huit heures, depuis environ 11h00 jusque vers 19h00, le capitaine américain—il était presque arrivé dans les eaux territoriales américaines—ne s'est pas arrêté. Pourquoi l'aurait-il fait? Il s'en est tiré sans problème. Cette frégate qui le poursuivait ne faisait absolument rien et puis il était pratiquement en vue de l'écurie. Ça ne valait pas la peine d'arrêter. Si la décision avait été prise plus tôt, à mon avis, et si l'autorisation du ministère des Pêches et Océans par l'entremise du ministère de la Défense avait été communiquée au *Saguenay* lorsque le *Saguenay* a commencé sa poursuite vers 11h00 du matin, lorsque le bateau américain était encore engagé profondément dans les eaux canadiennes, je pense que le capitaine aurait obtenu.

Ceci fait ressortir le problème des délais, comme vous l'avez signalé, monsieur Rompkey, le besoin d'améliorer nos façons de procéder en cas de crise.

Je crois que, sans assurer le fusionnement des flottes du gouvernement ou sans procéder à une réorganisation, ou créer un superministère, il nous faudrait améliorer la coordination et la coopération entre les flottes du gouvernement, particulièrement lorsqu'il y a une crise dans le secteur maritime. Nous avons un très bon exemple de la façon dont les choses devraient fonctionner et c'est celui du dispositif de recherche et de sauvetage.

M. Rompkey: C'est exact.

Cam Crickard: Pendant tous ces bouleversements sur la côte est pendant la grève, lorsque le *Johanna B* et le *Capitaine Torres* étaient en difficulté, les activités de recherches et de sauvetage se sont déroulées sans arrieroche. Il y a eu de longs retards dans l'affaire *Saguenay* parce que les deux équipes ne travaillent pas

[Texte]

does not mean to say that all the fleets should be merged under common training—I am not even saying that there should be a super ministry. That is quite a different issue. But we can do something now, using the SAR model, to improve our emergency procedures.

Mr. Rompkey: I have one other burning question, and if my colleagues and you, Mr. Chairman, would exercise the usual grace and courtesy that you always have in the past—

The Chairman: The Chair will allow that, but first I would like to ask Admiral Crickard to clarify something. I believe you are saying that in the *Concordia* incident the system itself was the juggernaut, not just that the system was there and for some reason it had broken down. In other words, there needs to be a revamping and a rethinking of the whole way in which we put together the reporting system when we are in pursuit.

RAdm Crickard: Our system of handling crisis management at sea needs tightening up. That system in marine emergencies needs tightening up, and by that I mean a centralized command and control location, such as search and rescue, and standard procedures between the government fleets on what to do in a marine emergency. This is what is need at the bottom end. At the top end, where the decisions are made, I suggest at the Cabinet level a team of ministers, with a lead minister—I do not know who that might be; it might be External Affairs because all these things have an external application—who can get the permission back down the line fast.

DND had its rules of engagement worked out in-house, but in the *Saguenay* case, permission was asked to extend rules of engagement to allow shots across the bow. As I understand it, it had to go all the way out from Fisheries and Oceans, in Halifax, to Ottawa. Consultation took place between Fisheries and Oceans, somebody at the political level and deputy minister level, I presume, and then the word got all the way down again. By the time it got to the ship, eight hours had elapsed and *Concordia* was near home base. Why should he stop then?

• 1150

So that aspect—the emergency preparedness procedure, command and control and decision-making crisis management in a marine emergency—should be chamfered. It is not theoretical; we have a perfectly good model, and it is the search and rescue organization.

Mr. Rompkey: Canada in the past has been content to carry on the extension of its jurisdiction through the legal lobby process—through working with other countries, drawing up the law of the sea if not ratifying it. I wonder if we have gone as far as we can go in that direction and if

[Traduction]

dans la même salle d'opérations. Je crois que cela devrait être le cas. Ça ne veut pas dire que toutes les flottes devraient être fusionnées, je ne dis même pas qu'il devrait y avoir un superministère. C'est une question fort différente. Mais on peut faire quelque chose maintenant, en se servant du modèle de recherche et de sauvetage, pour améliorer nos procédures d'urgence.

M. Rompkey: J'ai une autre question à vous poser et si mes collègues et vous, monsieur le président, démontrez votre tolérance habituelle, je . . .

Le président: À titre de président je vais vous permettre de poser cette question mais j'aimerais tout d'abord demander à l'admiral Crickard de préciser quelque chose. Je crois que vous avez dit que, dans l'affaire *Concordia*, le système lui-même était le problème. En d'autres termes, tout semble indiquer qu'il faudrait revoir et repenser la façon dont nous procédons lorsqu'il y a poursuite.

Cam Crickard: Notre système d'intervention en cas de crise maritime pourrait être amélioré, et par là j'entends qu'on devrait créer un poste de commande de contrôle centralisé, comme pour la recherche et le sauvetage, et que des procédures devraient être établies entre les flottes du gouvernement. C'est ce dont on a besoin comme base. Puis, à l'endroit où les décisions sont prises, je propose que l'on mette sur pied, au niveau du Cabinet, une équipe de ministres, il y aurait un ministre responsable—je ne sais pas de qui il pourrait s'agir, peut-être du ministre des Affaires extérieures parce que toutes ces choses ont une application au niveau des Affaires extérieures—qui pourrait donner l'ordre et le communiquer le plus rapidement possible.

Le MDN avait ses propres règles maison, mais, dans l'affaire du *Saguenay*, on a demandé d'élargir les règles pour permettre de tirer vers la proue. Si j'ai bien compris, ce message a dû être acheminé du bureau du ministre des Pêches et Océans à Halifax jusqu'à Ottawa. Il y a eu consultation entre le ministère des Pêches et Océans, au niveau politique et au niveau du sous-ministre, je suppose, puis la réponse a été acheminée vers Halifax. Le temps de rejoindre le navire et huit heures s'étaient écoulées; le *Concordia* avait presque atteint son port d'attache. Pourquoi le navire se serait-il alors arrêté?

Cet aspect donc—la préparation, le commandement et le contrôle ainsi que la prise de décision en situation de crise lors d'une urgence maritime—tout doit s'imbriquer. Or il ne s'agit pas d'une question théorique, nous possédons un excellent exemple, celui des services de recherche et de sauvetage.

M. Rompkey: Par le passé, le Canada s'est contenté de chercher à étendre sa juridiction par des pressions juridiques—travaillant de concert avec d'autres pays et, rédigeant le texte du droit de la mer, même si nous ne l'avons pas ratifié. Je me demande si nous n'avons pas

[Text]

indeed it is effective today given what is happening in the fisheries and in the environment—just to name two without getting into drugs and so on.

Do you think that Canada today should be emphasizing sea power in its relations with other countries who invade what I consider to be its sovereignty and its zones of responsibility, rather than the legal lobby process? Do you think we should be stopping short of gunboat diplomacy but emphasizing more our muscle off our coasts rather than our tongues in the international coasts?

RAdm Crickard: Although I use the word “seapower”, it is a very ambiguous term. I am not quite sure what seapower means, and I think we should be studying just what seapower means.

I think we should demonstrate the ability to detect and to control activities in waters of our interest, using in a better integrated, better co-ordinated way the assets at our disposal: the navy, the Coast Guard, Fisheries, and other marine agencies. I think we should demonstrate that.

In fact, in a way it worked in the *Concordia* incident in the sense that there were some 15 violations of U.S. fishermen over the Hague line from the time the strike started on November 21 until the incident of the 11th, but after the *Saguenay-Concordia* incident, until the strike was completed in mid-December, there were no more violations. So in spite of the long delays and rules of engagement and so on, it effectively worked and we demonstrated control in that regard. It happened to be a navy ship because the rest were on strike.

I think the ability to demonstrate control of activities in our area—“naval presence” in the old term—means that anyone who wants to do something that is a little illegal or unethical knows that the cop or the constable is on the beat.

The Chairman: Mr. Rompkey, I would like to hear if Mr. Griffiths has any comment on your last question.

Mr. Rompkey: I have to excuse myself, Mr. Chairman. I thank our guests and I thank you. I regret that I have to leave.

Mr. Griffiths: Very briefly, yes, naval or sea power of some kind is surely required, and perhaps more of it. I must say, though, that my area of knowledge really is Arctic related so I cannot say how short we are in what capabilities on the two coasts, east and west.

My sense as a Canadian is that we are short. We do need power. On the other hand, surely it is through multilateral and bilateral discussions with other states that

[Translation]

épuisé tous les moyens à notre disposition à ce niveau et si, compte tenu des événements dans le domaine des pêches et de l'environnement, pour ne pas parler des drogues, etc., ce mécanisme peut encore être efficace aujourd'hui.

Pensez-vous que, dans ses relations avec les autres pays qui empiètent sur ce que je considère être notre souveraineté et nos zones de responsabilité, le Canada doit mettre l'accent sur sa puissance navale plutôt que faire du lobbying pour influencer le processus juridique? Pensez-vous que, sans nous lancer dans une diplomatie appuyée par la force des armes, nous devons faire jouer nos muscles un peu plus au large de nos côtes, au lieu de nos langues dans les milieux internationaux?

Cam Crickard: Je sais que j'ai parlé de «puissance navale», mais c'est une expression très ambiguë. Je ne sais pas au juste quel sens donner à cette expression, mais je pense qu'il nous faut réfléchir à la question.

Je pense que nous devons démontrer que nous sommes en mesure de déceler toutes activités dans nos eaux et d'exercer un contrôle sur ces activités en faisant un usage plus intégré et mieux coordonné des moyens à notre disposition: la marine, la garde côtière, les pêches et les autres organismes maritimes.

En fait, c'est ce que nous avons fait dans le cas du *Concordia*; en effet il y avait eu quelques 15 infractions par des pêcheurs américains qui auraient traversé la ligne Hague à compter du début de la grève, soit le 21 novembre jusqu'à cet incident, le 11 décembre. Après l'incident du *Saguenay* et du *Concordia*, jusqu'à la fin de la grève à la mi-décembre, il n'y a eu aucune autre infraction. Donc, malgré les longs retards et les règles de combat, etc., cette tactique s'est avérée efficace et nous avons démontré que nous avions la situation en mains. Il s'agissait d'un navire de la Marine nationale puisque les autres étaient en grève.

Je pense qu'en pouvant démontrer que nous exerçons un contrôle sur nos eaux territoriales—une *présence navale* comme on le disait jadis—nous montrons à tous ceux qui voudraient faire quelque chose d'un peu illégal ou d'immoral que les policiers montent la garde.

Le président: Monsieur Rompkey, j'aimerais savoir si M. Griffiths a des commentaires à faire sur votre dernière question.

M. Rompkey: Je dois m'excuser, monsieur le président. J'aimerais remercier nos invités et vous remercier. Je regrette, mais je dois partir.

M. Griffiths: Très brièvement, oui je pense qu'il faut démontrer une puissance navale ou maritime et ce même dans une plus grande mesure peut-être. Je dois toutefois reconnaître que mon domaine de connaissance, c'est l'Arctique et donc je ne saurais préciser quelle est l'ampleur de nos lacunes sur la côte est et la côte ouest.

Comme Canadien, j'ai cependant l'impression que nos moyens sont insuffisants. Il nous faut des pouvoirs. Par ailleurs, c'est manifestement à la suite d'entretiens

[Texte]

we are going to get to the source of some of these problems, whether it is European Community overfishing or you name it. Therefore it is a two-track policy. Surely we work to develop law, common arrangements; but we have the strength to look after our own jurisdiction and to enforce our own laws.

Mr. Blackburn: The *Concordia* incident rather highlights at least part of the solution to a complicated problem in relation to coastal surveillance and sovereignty protection. So far we have been talking about the naval power approach, the gunboat approach, to apprehending a ship that has clearly violated some international law or convention. What are the reasons?

• 1155

I suggest the main reason that skipper was hightailing it back to Massachusetts was not because he was lonely for his wife, and not because he was trying to escape being caught by a Canadian vessel. It was because U.S. law provides a much lower fine if he is apprehended by his own police or Coast Guard, than if he is apprehended in Canadian waters by a Canadian ship. So it is dollars and cents. In other words, it is worth the risk for him to go into Canadian waters, fish illegally, and get the hell out as fast as he can.

If we can take the civil approach rather than the gunboat approach and pressure the United States into raising their sanctions or fines as high as ours, then that skipper will ask why he should go in any direction: If I get caught in Canadian waters it is going to cost me \$10,000; if I get caught by my own Coast Guard it is still going to cost me \$10,000.

I think this is symptomatic of a lot of problems we have on our coasts and in the Arctic. As Mr. Griffith has suggested, if we can somehow come to international agreements on regulations and laws—whether pertaining to drugs, environmental protection, toxic waste disposal, or illegal immigration—with civilian authorities in Lisbon, Madrid and particularly in Washington. . . It is not a question of being anti-American. I am concerned about the future course of Canadian sovereignty vis-à-vis the United States, not because they are an evil empire but simply because they are a major power and this is their continent.

Internationalizing the policing of these regulations so that these countries are self-policing while they are near our shores seems to be a solution, so I found it rather disheartening when I heard Dr. Ross continued to present—correct though it may be—a cold war approach.

[Traduction]

multilatéraux et bilatéraux avec les autres États que nous allons pouvoir attaquer certains de ces problèmes à leur source, qu'il s'agisse d'une trop grande exploitation des ressources de pêche par les pays de la Communauté européenne ou d'autres choses. Il nous faut mener nos initiatives sur deux fronts. Nous devons essayer de faire adopter des lois, d'en venir à des arrangements; toutefois, nous avons la puissance nécessaire pour protéger notre territoire et faire respecter nos lois.

M. Blackburn: L'incident du *Concordia* fait ressortir, du moins en partie, la solution à un problème compliqué, celui de la surveillance côtière et de la défense de notre souveraineté. Nous avons parlé d'exercer notre puissance navale, d'adopter une approche musclée afin d'arraisonner un navire qui contrevenait manifestement à des lois ou conventions internationales. Pour quelles raisons?

À mon avis, si le capitaine retournait à toute vitesse au Massachusetts, ce n'était certainement pas parce que sa femme lui manquait et pas non plus parce qu'il tentait d'échapper à son arrondissement par un navire canadien. C'était plutôt parce qu'en vertu de la loi américaine, s'il était arrêté par sa propre police ou sa propre garde côtière, les amendes allaient être de beaucoup inférieures à ce qu'elles seraient si un navire canadien l'arraisonnait dans les eaux canadiennes. Donc c'est une question d'argent. En d'autres termes, cela vaut la peine de venir dans les eaux canadiennes, de pêcher illégalement et de s'en retourner à toute vitesse.

Et si nous adoptions une approche civile plutôt qu'une approche armée et si nous exerçons des pressions sur les États-Unis afin qu'on y porte les amendes au même niveau que les nôtres, alors le capitaine se demanderait pourquoi bouger: si je suis pris dans les eaux canadiennes, se dira-t-il, il m'en coûtera 10,000\$; et si ma propre garde côtière m'arrête, il m'en coûtera quand même 10,000\$.

C'est caractéristique je pense d'un grand nombre de problèmes que nous avons sur nos côtes et dans l'Arctique. Comme l'a précisé M. Griffith, si nous pouvons conclure des ententes internationales qui prévoient des règlements et des lois—touchant les drogues, la protection de l'environnement, l'entreposage des déchets toxiques ou l'immigration illégale—avec les autorités civiles à Lisbonne, à Madrid et plus particulièrement à Washington. . . il ne s'agit pas d'être anti-américain. Je m'inquiète de l'avenir de la souveraineté canadienne vis-à-vis des États-Unis, non pas parce qu'il s'agit de l'empire du mal, mais tout simplement d'une superpuissance dont c'est le continent.

En confiant à tous la surveillance de l'application de ces règlements de sorte que ces pays s'autosurveillent lorsque leurs ressortissants longent nos côtes, voilà qui me semble être une solution et donc j'ai été assez déçu d'entendre M. Ross continuer à proner—bien qu'il ait

[Text]

You talk in terms of a Soviet threat, but Soviet forces were all over eastern Europe and are now moving out or about to move out.

The geopolitics are changing so quickly that it is almost impossible to write a definitive policy at this moment. I suggest we would be wiser to go the civil route—keeping an eye on the military—but also accepting the fact that we are not a major military participant.

It has been suggested that nuclear powered submarines are part of the sovereignty dimension. I totally disagree with that. What is the justification for purchasing nuclear powered submarines in maintaining a surveillance over our fisheries, or over drug smuggling? What is the point? We already have nuclear powered submarines all over the world. The superpowers have massive fleets. How are we going to contribute to peace and stability by adding to those massive fleets?

Prof. Ross: I can understand how the member would see this as old thinking or simply reflective of it. I think it is clear to those of you who have read my past recommendations that I am not a great enthusiast of NORAD or of integrated defence relationships.

But the arms race is not over. Implementation of the START agreement will mean 30% cuts. I see a great momentum there for continuing strategic modernization. And the shape of strategic modernization is impacting on us, specifically on our west coast. The Trident base is a very critical component. It is going to attract more and more attention from the Soviet Pacific fleet. What I am suggesting is that they will be better able to do something about it. This is going to have direct implications for us in terms of sovereignty protection. And, yes, that is old-style thinking.

• 1200

You could take an Arctic approach. Generally I think Professor Griffiths' approach is a sensible one for the Arctic. It is an immense body of water. The problems we have up there at the moment are with allies, not with adversaries. But that too could shift. What I want to suggest is that the maritime strategy articulated by the United States is an option for the Soviet Union too, and it is something their strategic planners will look at in years to come.

You are right. If in fact the momentum of arms control and disarmament continues, this problem will disappear. I

[Translation]

peut-être parfaitement raison—l'approche de la guerre froide.

Vous parlez de la menace soviétique, or, les forces soviétiques étaient réparties dans tout l'Europe de l'Est et voici qu'elles se retirent de partout.

La géopolitique évolue si rapidement en ce moment qu'il est presque impossible d'arrêter une politique définitive pour l'instant. J'estime qu'il serait plus sage de suivre la voie civile sans perdre de vue l'aspect militaire—mais en reconnaissant également que nous ne sommes pas un des principaux participants militaires. Certains ont prétendu que les sous-marins à propulsion nucléaire font partie de la question de la souveraineté. Je ne suis pas du tout de cet avis. Comment justifier l'achat de sous-marins à propulsion nucléaire pour surveiller nos pêches ou pour gêner la contrebande de drogues? À quoi cela servirait-il? Partout au monde on trouve de tels sous-marins. Les superpuissances possèdent des flottes impressionnantes. Comme pouvons-nous contribuer à la paix et à la stabilité en ajoutant nos sous-marins à ceux qui existent déjà?

M. Ross: Je n'ai pas de mal à comprendre que le député considère ma philosophie comme dépassée ou ressemblant aux anciennes idées. Ceux parmi vous qui ont lu mes anciennes recommandations savent que je ne suis pas grand défenseur de NORAD ni de la défense intégrée.

Toutefois, la course aux armements n'a pas pris fin. L'accord START, une fois mis en oeuvre, signifie une réduction de 30 p. 100. Cet accord constitue, à mon avis, une grande incitation à continuer la modernisation stratégique. Or, cette modernisation aura une incidence sur nous, surtout sur notre côte-ouest. La base Trident est un élément extrêmement critique. Elle attirera l'attention toujours grandissante de la flotte soviétique dans le Pacifique. A mon avis, ils seront mieux placés pour intervenir. Cette situation aura une incidence directe sur la protection de notre souveraineté. Mais oui, ce sont des idées à l'ancienne.

Vous pourriez axer votre approche sur l'Arctique. D'une façon générale, je pense que l'approche du professeur Griffiths est tout à fait raisonnable en ce qui concerne l'Arctique. Il s'agit en effet d'un immense corps d'eau. Nos difficultés dans cette région à l'heure actuelle ne viennent pas de nos adversaires mais de nos alliés. Évidemment cela pourrait également changer. Mais j'aimerais faire remarquer que la stratégie maritime énoncée par les États-Unis est une option que l'Union-soviétique pourrait également retenir et quelque chose que ses planificateurs stratégiques examineront au cours des années à venir.

Vous avez raison. Si la dynamique du contrôle des armements et du désarmement se maintient, le problème

[Texte]

hope it does. But I do not see the superpowers moving very fast to disarm themselves at the nuclear level, and therefore this anatomy of the relationship, the basic structure, is not going to go away.

Mr. Blackburn: Do we have to go along with the superpowers, though? That is my question.

Prof. Ross: I have suggested elsewhere there is a third option. The third option is that we can simply do an Iceland. You can simply say, by and large this is a responsibility for the U.S. navy and the U.S. military. It is their problem. Our contributions are going to be marginal, so why make any effort at all? We do have the virtue of having the United States next door, not the Soviet Union.

Mr. Blackburn: They are both next door.

Prof. Ross: The difference is this. By and large the United States will respect our requirements for legal sovereignty unless their very supreme interests are at stake, and in many situations I think most Canadians are not going to be upset. If they intrude on our territory we can probably work out agreements that will respect our technical legal requirements; and maybe that is one way to go.

Over the longer term I do not think any self-respecting country can do that. I think we have to move into the areas of functional sovereignty. Yes, we are in an era of interdependence. Yes, this is going to grow. But I do think we have an immense piece of territory and territorial waters to try to cover, and we have not even begun to do justice to that task yet, particularly on the Atlantic and Pacific coasts.

Mr. Griffiths: Would SSNs aid in fighting drugs, etc.? No. That is the short answer. I could go on, but I do not think they are of any relevance at all.

I sympathize too with the direction of the question, and therefore I find it a little hard to take all of what Professor Ross is saying. I have just come back from the Soviet Union, in fact. I was in Murmansk a few days ago. We hoped to go to Severomorsk, which is where the Soviet navy is all penned up when they are not out at sea. For various reasons we could not do that.

But I came back from that country feeling that the Soviet Union is on the ropes. The whole world is changing. That is a cliché now, but I can tell you, having come back from that country, I see a shell or a regime that is being emptied. It is being bled white of support, and actually is being bled very fast. I think there are going to be surprising changes over there.

Somehow the Soviet military is going to be modernizing and all the rest. But my guess is that these factors will become increasingly marginal in a world in

[Traduction]

disparaîtra. C'est à espérer. Toutefois, je ne conçois pas que les superpuissances agissent très rapidement pour se défaire de leurs armes nucléaires et par conséquent, les relations actuelles, la structure de base ne vont pas disparaître.

M. Blackburn: Nous faut-il suivre l'exemple des superpuissances? Voilà ce que je veux savoir.

M. Ross: J'ai déjà mentionné une troisième option. Nous pourrions tout simplement faire comme l'Islande. On peut décider que d'une façon générale, cette responsabilité relève de la marine et des forces armées américaines. Que c'est leur problème. Puisque de toute façon notre contribution sera marginale, pourquoi nous donner même cette peine? Nous avons après tout la chance d'avoir les Américains comme voisins et non l'Union soviétique.

M. Blackburn: Les deux sont nos voisins.

M. Ross: A cette différence près que d'une façon générale, les États-Unis respectent notre définition de notre souveraineté légale à moins que leurs intérêts les plus fondamentaux ne soient en jeu et que dans de nombreuses situations, je pense que la plupart des Canadiens ne s'y opposent pas. Si les Américains empiètent sur notre territoire, nous pouvons probablement en venir à des ententes qui respectent la lettre de nos exigences juridiques; c'est peut-être une solution.

Mais à plus long terme, je ne pense pas qu'un pays qui se respecte puisse agir ainsi. Je pense qu'il nous faut chercher à parvenir à une souveraineté fonctionnelle. Oui, l'époque est à l'interdépendance. Oui, cette tendance s'accroîtra. Toutefois, nous avons un immense territoire et des océans à surveiller, ce que nous n'avons vraiment pas commencé à faire encore, tout particulièrement sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique.

M. Griffiths: Serait-il utile pour combattre les drogues, etc., d'avoir des SSN? Non. C'est simple. Je pourrais entrer dans les détails mais je ne vois pas du tout leur pertinence.

Je comprends à quoi vous voulez en venir et par conséquent j'ai du mal à accepter tout ce que dit le professeur Ross. Mais je vais revenir un instant à l'Union-soviétique. Il y a quelques jours, j'étais à Murmansk. Nous espérions nous rendre à Severomorsk, là où se trouve la flotte soviétique lorsqu'elle n'est pas en mer. Mais pour diverses raisons, nous n'avons pas pu nous y rendre.

Quoiqu'il en soit, je suis revenu avec le sentiment que l'Union soviétique est sur les genoux. La terre entière est chambardée. C'est un cliché à notre époque, mais je peux vous affirmer après avoir visité ce pays, que ce régime saigne. Tout appui lui a été retiré et ce, très rapidement. Je pense que nous serons témoins de changements surprenants là-bas.

D'une façon ou d'une autre, les forces armées soviétiques vont trouver moyen de se moderniser. Toutefois je dirai que ces facteurs verront leur importance

[Text]

which, as Mr. Rompkey was pointing out, or perhaps Admiral Crickard, constabulary requirements are increasingly important relative to. . .

The Chairman: I very recently returned from Moscow, within a couple of weeks, and I am amazed how in tandem we are in our perspective of how we sense what is happening in another part of the world.

RAdm Crickard: Anyone who tries to justify submarines, nuclear or otherwise, on the basis of sovereignty has an extremely weak case. The reason Canada requires submarines of some sort is to implement the declared government policy of surveillance and control above, on, and under our oceanic approaches. Without submarines you effectively abrogate any means of control on undersea activity by any nation. Since it takes an average of 15 years for Canada to produce a class of ship, including submarines, and in Canada they have to live with it for 30 more years beyond that, unless we start now and make up our minds on the submarine issue—and I was very glad to see in its report the committee endorsed the conventional submarine issue—we will not be ready by the year 2000 or 2010 to do anything about anybody's intrusions in waters of our interest. Who knows who will have them by that time—Japan possibly, other countries?

• 1205

If you want that capability, you have start to plan early and accept that as the long haul. If you do not get that capability, then the policy should change and we should state we do not have the means to exercise sea control under the water. Make that the policy and the Canadian forces will get on with that.

Mr. Blackburn: I have not been to the Soviet Union. Certainly one needs only glance at the newspaper every day to know that the former regime has collapsed, in terms of its thinking anyway. It is in a state of great flux at the moment and we do not know really what the outcome is going to be. I do agree that there is a very strong element of insecurity as a result of that instability.

However, I am not convinced that by continuing to expand or build up a military in this part of the world, we are doing anything to aid or help that process. That is my concern.

My other concern is the maintenance of sovereignty. In terms of submarines in the Arctic, my view is simply that as long as we have the ability to know if our territory is being invaded militarily or otherwise, this is about all we need to do. The other side of the coin is that if you have the force, you use force to fight force. You get yourself

[Translation]

devenir de plus en plus marginale dans un monde où, comme le soulignait M. Rompkey ou peut-être l'amiral Crickard, le maintien de l'ordre devient de plus en plus important comparé à. . .

Le président: Il y a à peine quelques semaines, je m'étais rendu moi aussi à Moscou et je suis vraiment étonné de constater à quel point nous avons eu la même impression face à ce qui se produit dans une autre partie du monde.

Cam Crickard: Ceux qui essaient de justifier l'achat de sous-marins, nucléaires ou autres, en invoquant notre souveraineté, plaident un argument extrêmement boiteux. Le Canada a besoin de sous-marins afin d'appliquer la politique déclarée du gouvernement de surveillance et de contrôle au-dessus, sur et sous nos approches océaniques. Sans sous-marins, à toutes fins utiles, vous vous passez des moyens d'exercer un contrôle sur les activités sous-marines des autres nations. Puisqu'il faut en moyenne 15 ans avant que le Canada ne produise des navires ou des sous-marins et qu'ensuite on doit s'en accommoder pendant 30 ans et plus, à moins de commencer maintenant et à décider ce que nous voulons faire en ce qui concerne les sous-marins—j'ai été très heureux de constater que dans son rapport, votre Comité a appuyé l'idée des sous-marins traditionnels—nous ne serons pas prêts d'ici l'an 2000 ou l'an 2010 à faire quoi que ce soit si quelqu'un vient dans les eaux sur lesquelles nous avons juridiction. Qui possédera de tels sous-marins alors—peut-être le Japon, peut-être d'autres?

Si vous voulez de tels moyens, il faut commencer tôt la planification et accepter que c'est un projet à long terme. Si vous n'obtenez pas ces engins, alors il faut modifier la politique et énoncer clairement que nous ne disposons pas des moyens qui nous permettent d'exercer un contrôle maritime sous les eaux. Formulez la politique en ce sens, et les Forces armées canadiennes se mettront à la tâche.

M. Blackburn: Je ne suis jamais allé en Union soviétique. Mais il suffit de jeter un coup d'oeil sur les journaux à tous les jours pour savoir que l'ancien régime s'est effondré, ou du moins sa philosophie s'est effondrée. Le pays est dans un état constant de fluctuations; nous ne savons vraiment pas comment tourneront les choses. Toutefois je reconnais que cette instabilité entraîne un sentiment très fort d'insécurité.

Cependant, je crains qu'en continuant à augmenter nos forces militaires dans cette région du monde, nous ne fassions rien pour aider ou faciliter ce processus. Voilà ce qui me préoccupe.

Je me préoccupe également du maintien de notre souveraineté. Dans le cas des sous-marins dans l'Arctique, j'estime qu'aussi longtemps que nous sommes en mesure de savoir si notre territoire fait l'objet d'une invasion militaire ou autre, cela suffit. En effet, le revers de la médaille, c'est que si vous disposez de forces armées, vous

[Texte]

into a real mess that way. I know that I am a minority of one on that point.

Finally, how do we go about coming to terms with the United States on specific aspects of Arctic sovereignty? How do we let it be known in Washington that this is our country up here and they have to respect it? What is the military approach, the civilian approach, the non-military approach?

RAdm Crickard: I think the primary means must be diplomatic and legal, quite frankly. In terms of the Northwest Passage in the waters in the archipelago, this must be the primary means. I said it before and I will say it again. Submarines of any type do not play a role in enforcing sovereignty vis-à-vis United States in the Arctic or anybody else in the Arctic. That is not their purpose.

Prof. Ross: I would just reiterate the recommendation that has been made before: more knowledge, real time intelligence about what is going on, more patrol aircraft, and especially investment by ourselves, preferably with someone else in satellite recognizance capability or RADARSAT scheme. I think this is very important.

It has all sorts of ancillary spin-offs that are stability enhancing. They can contribute materially to arms control disarmament verification. This is fundamental. It is an area where we can and should spend money. It is also knowledge intensive. It can have very beneficial defence industrial spin-offs. This also is an aspect of policy we should be considering as well, but so far we have not.

I think you are quite right. The knowledge, the legal regulatory requirement and that kind of approach is the way to go with respect to the Arctic. I am not very keen on submarines. They are something more for making a meaningful contribution to allied defence issues. For 20 years now we have elected to let that slide. As you know, I am not happy with that. It has been a bad idea. No, I would not pretend to say that it is essential to have nuclear powered submarines for sovereignty requirements in the Arctic.

Mr. Griffiths: The question was how we might come to terms with the United States on Arctic sovereignty. I think the answer is that over a long period of time we would proceed to invite the United States in one way or another, draw them in to uses of our Arctic waters under Canadian law and work patiently at this to assure them there would be minimum infringement on their capacity to run whatever it is they want through the waters with respect for the Canadian law. The waters of the archipelago would be an open waterway, but an internal Canadian one simultaneously.

Mr. Blackburn: Our side of the Great Lakes.

[Traduction]

allez utiliser cette force pour combattre. C'est ainsi qu'on se retrouve dans des difficultés réelles. Je sais que je suis le seul de cet avis.

Enfin, comment pouvons-nous nous entendre avec les États-Unis sur des aspects précis de notre souveraineté dans l'Arctique? Comment faire savoir à Washington que nous sommes un pays indépendant et que les Américains doivent en tenir compte? Quelle est l'approche militaire, l'approche civile, l'approche non militaire à adopter?

Cam Crickard: À vrai dire, je pense qu'il faut surtout utiliser des moyens diplomatiques et juridiques. Et certainement que dans le cas du passage du Nord-Ouest dans les eaux de l'archipel, c'est le principal moyen à utiliser. Je l'ai d'ailleurs toujours dit et je le dirai encore. Les sous-marins ne peuvent pas protéger notre souveraineté dans l'Arctique vis-à-vis des États-Unis ou de quiconque. Ce n'est pas l'objectif des sous-marins.

M. Ross: J'aimerais répéter la recommandation qui a déjà été faite: il faut être mieux renseignés, il faut savoir ce qui se passe, il faut plus d'avions de patrouille, et il faut absolument que nous investissions de préférence avec d'autres, dans les possibilités de reconnaissance par satellite ou RADARSAT. Je pense que c'est très important.

Ce projet comporte des retombées stabilisantes. Il peut contribuer concrètement à la vérification du contrôle des armements et du désarmement. Or, c'est fondamental. C'est un domaine où nous pouvons et devons dépenser. C'est également un projet qui nécessite de grandes connaissances. On peut en espérer des retombées industrielles très avantageuses pour le secteur de la défense. Il s'agit donc d'un autre aspect de la politique que nous devons considérer également bien que jusqu'à présent, nous n'en ayons rien fait.

Je pense que vous avez parfaitement raison. Il convient d'axer notre approche en ce qui concerne l'Arctique sur les connaissances, et l'adoption de règlements. Je n'aime pas beaucoup les sous-marins. Ils ont un rôle plus important à jouer dans la défense de nos alliés. Pendant 20 ans, nous avons laissé tomber cet aspect. Comme vous le savez, je n'en suis pas heureux. Ce n'était pas une bonne idée. Non, pour résumer, je ne prétends pas qu'il soit essentiel d'avoir des sous-marins à propulsion nucléaire pour maintenir notre souveraineté dans l'Arctique.

M. Griffiths: Vous avez demandé comment nous pouvions nous entendre avec les États-Unis en ce qui concerne la question de la souveraineté dans l'Arctique. Ce qu'il faut, à mon avis, c'est inviter progressivement les États-Unis, d'une façon ou d'une autre, à utiliser nos eaux dans l'Arctique en se conformant à la loi canadienne; il nous faut travailler patiemment à les convaincre qu'ils seront en mesure, sans grande ingérence, de naviguer veulent dans les eaux canadiennes s'ils respectent la loi canadienne. Les eaux de l'archipel sont eaux ouvertes, mais également eaux internes canadiennes.

M. Blackburn: C'est notre côté des Grands Lacs.

[Text]

• 1210

The Chairman: I presume you are not suggesting a sole right to the United States but an international right as long as they follow Canadian law.

Mr. Griffiths: Yes, and that would not be international, because these would be Canadian waters, but they would be open for use in conformance with Canadian law.

The Chairman: With Canadian personnel on board?

Mr. Griffiths: I think those things could be negotiated, and maybe not necessarily always.

M. Marc Ferland (député de Portneuf): Merci, monsieur le président.

J'ai une tonne de questions à vous poser mais je vais essayer de me restreindre à mon temps de parole, autrement, le président va m'écorcher.

On se dirige vers l'an 2000. Dans 10 ans d'ici on atteindra le XXI^e siècle, et au rythme où nous allons le Canada aura, pour assumer sa souveraineté, 12 frégates, 4 destroyers, une douzaine de dragueurs de mine, et possiblement une vingtaine de petits patrouilleurs côtiers. Au moment où on se parle, il n'y a pas de troisième dimension et dans tout cet équipement-là, il n'y a rien pour assurer notre souveraineté dans l'Arctique.

Vous avez dit tout à l'heure qu'il était indispensable que nous ayons des systèmes acoustiques pour assumer la sécurité dans l'archipel Arctique. C'est bien. Je peux détecter la présence d'un sous-marin; il m'est difficile d'identifier s'il est britannique, chinois, soviétique ou américain. Parce que je n'ai pas le moyen de descendre sous la glace. On ne peut quand même pas percer des trous dans la glace et envoyer des plongeurs pour aller identifier ce navire-là, ou le faire sortir. On a le moyen de savoir qu'il est là mais on n'a pas le moyen de l'éclipser. Première partie.

Autre question qui reviendra peut-être à l'amiral. . .

The Chairman: Mr. Ferland, I wonder if you should not put a question and let them respond.

I think the theme of your question is this. If somebody is under there, do we have a capacity to know who it is? If we do not, then what is our capacity to respond?

Mr. Griffiths: Mr. Chairman, I am not expert in these matters but I assume that the acoustic signatures of submarines do vary, and if it were a U.S. SSN we would be able to know that without a lot of effort. Soviet submarines, I assume, make different noise and you hear different echoes between the two hulls. There are ways of doing all this. You do not, in other words, have to eye-ball the submarine, I would hazard a guess, to know who is down there. I stand ready to be corrected, but it seems commonsensical.

[Translation]

Le président: Je présume que vous ne proposez pas d'accorder des droits uniquement aux États-Unis, mais bien à l'échelle internationale à condition qu'on se conforme à la loi canadienne.

M. Griffiths: Oui, à l'échelle internationale, puisque ces eaux sont canadiennes mais seraient ouvertes, conformément à la loi canadienne.

Le président: Avec du personnel canadien à bord?

M. Griffiths: Il faudrait négocier ce genre de choses, mais ce ne serait peut-être pas toujours le cas.

Mr. Marc Ferland (Portneuf): Thank you, Mr. Chairman.

I have loads of questions for you, but I will try and limit myself to the time allotted, otherwise, I will run fowl of the Chairman.

We are heading towards the year 2000. In 10 years hence, the 21st Century will be upon us and at the present rate Canada will then have to guard its sovereignty, 12 frigates, 4 destroyers, a dozen mine sweepers and perhaps 20 small coastal control boats. As we speak, there is no third dimension, there is nothing in that equipment that will help us maintain our sovereignty in the Arctic.

You mentioned previously that we absolutely had to have sound systems to maintain our sovereignty in the Arctic archipelago. That is fine. So we will be able to detect the presence of a submarine; but it will be difficult to identify it as being British, Chinese, Soviet or American. After all, we will not be able to go and have a look under the ice. We certainly cannot go around making holes in the ice to identify the crafts or force them up. We will therefore be able to know that the submarine is there, but we will not have any capability to get it out. That is the first point.

Another question that the admiral will perhaps be able to. . .

Le président: Monsieur Ferland, pourriez-vous poser votre question et attendre qu'on vous réponde.

Si j'ai bien compris votre question, vous voulez savoir, s'il y a un sous-marin sous les glaces, si nous avons les moyens de déceler son identité? Si cela nous est impossible, de quels moyens disposons-nous?

M. Griffiths: Monsieur le président, je ne suis pas spécialiste en la matière, mais je présume que la signature acoustique des sous-marins varie et qu'un SSN américain serait facile à identifier sans trop d'effort. Les sous-marins soviétiques, du moins je le présume, font un bruit différent et l'espace entre les deux cales résonne différemment. Il y a des moyens de vérifier tout cela. Il n'est pas nécessaire en d'autres termes d'arriver face à face avec un sous-marin, me semble-t-il, pour savoir qui est là. Qu'on me le dise si je fais erreur, mais cela me semble le simple bon sens.

[Texte]

Prof. Ross: In terms of controlling the straits as opposed to simply knowing, I think, yes, there may be other options. David Cox, among others, has spoken about acquiring a mine-laying capability, some kind of smart mine rapidly deployable capability and, indeed, retrievable.

I think that kind of technology can be explored as an alternative for controlling straits if you just simply want to block movement. I am not so sure. I frankly do not know. I think you would have to talk with the professionals involved. It is classified, I am sure, as to whether the U.S. Navy is willing to share acoustic signature information on the latest Soviet submarines.

I somehow doubt it. Given their response generally, their extraordinary commitment to secrecy, I do not think we are going to get much sharing. I think we are going to be left on our own, and this is an extremely difficult area.

I think this is something that we have to look at. In my brief I have suggested that we should certainly be moving into the area of so-called hybrid propulsion systems. I think it is just politically inappropriate at this point, given the momentum towards balancing down, for Canada suddenly to burst into nuclear propulsion attack submarines. If we needed it, if there was a deterioration in the international balance, certainly, but we are not there now. We are going the other way, and that is good. But that does not relieve us of the particular challenges we must meet in the Arctic, and especially in the Pacific.

• 1215

RAdm Crickard: Technically and operationally it is feasible but not easy by means of passive Arctic arrays at choke points in the three channels deep enough for nuclear-powered submarines. If suitably placed so that a track could be maintained, it would be possible to establish a track history, classify the type of power plant and auxiliary machinery, and probably pinpoint the nationality. It would be very difficult, because of ice crunching and background noise, but it could be done. You would then have evidence to take to the World Court or anybody else that somebody had made an unauthorized intrusion.

By having Canadian submarines—and they need not be nuclear—you force the Americans into sharing their information. Until you are in the water with them, particularly off the west coast where it will become very relevant, the Americans will tell you nothing. Once you have your own boat in the water, we gain more from intelligence from our friends than we will from finding out what potential adversaries might be doing. I think that is an important fact.

[Traduction]

M. Ross: Si plutôt que de simplement savoir qui est là, nous voulons contrôler les détroits, alors oui, il y a d'autres options. David Cox entre autres a parlé de l'acquisition d'installations de minage, de mines sophistiquées à installation rapide et même récupérables.

Je pense qu'il y a lieu d'examiner les possibilités de ce genre de technologie pour le contrôle des détroits si tout ce que vous voulez, c'est d'empêcher les déplacements. Mais je n'en suis pas persuadé. Franchement, je n'en sais rien. Je pense qu'il faudrait vous adresser aux experts. Je suis persuadé qu'il s'agit de renseignements secrets et; la marine américaine est-elle ou non disposée à partager avec nous ses données sur les signatures acoustiques des derniers sous-marins soviétiques.

Toutefois j'en doute fort. Compte tenu de leur réaction habituelle, de leur attachement extraordinaire aux secrets, je ne pense pas que nous obtenions grand chose. Je pense que nous devons nous débrouiller seuls dans ce domaine des plus difficiles.

Il y a autre chose qu'il nous faut examiner. Dans mon mémoire, j'ai suggéré qu'il fallait se diriger vers les systèmes à propulsion mixte. Sur le plan purement politique, vu la tendance à la baisse, il ne convient vraiment pas que le Canada se lance soudainement à l'achat de sous-marins d'attaque à propulsion nucléaire. Si c'était nécessaire, si l'équilibre international se détériorait, alors certainement, mais nous n'en sommes pas là. La tendance est contraire, ce qui est très bien. Mais cela ne veut pas dire que nous devons oublier le défi à relever dans l'Arctique et surtout dans le Pacifique.

Cam Crickard: Du point technique et opérationnel, ce serait possible, mais difficile grâce à un réseau passif dans l'Arctique dans les goulots des trois chenaux qui sont assez profonds pour le passage de sous-marins nucléaires. Si un tel réseau pouvait être placé de façon à permettre le pistage, on pourrait établir un dossier de pistage, déterminer le type du groupe motopropulseur et les machines auxiliaires et probablement déterminer la nationalité des sous-marins. Ce serait très difficile à cause des bruits de glace et de fonds, mais cela pourrait se faire. On pourrait ensuite présenter des preuves à la Cour internationale de justice ou ailleurs pour établir que quelqu'un a fait une intrusion non-autorisée.

Si le Canada avait des sous-marins, et ce n'est pas nécessaire qu'ils soient nucléaires, on forcerait les Américains à partager les renseignements qu'ils possèdent. Tant que vous n'êtes pas vous-mêmes dans l'eau avec eux, surtout sur la Côte ouest où ces renseignements sont très importants, les Américains ne vous diront rien. Une fois que vous avez votre propre navire, vous obtiendrez plus de renseignements de vos amis que si vous essayez de savoir ce que les adversaires possibles peuvent faire. Je pense que c'est un fait important.

[Text]

The Chairman: I thank you for that point. I think it is very important.

M. Ferland: J'aimerais m'adresser à l'amiral. Tout à l'heure, vous avez dit que vous n'étiez pas d'accord avec l'intégration des quatre marines, parce qu'en fait au Canada on a quatre marines. La GRC possède neuf navires; Pêches et Océans, 84; Transports Canada, près de 225 et la Défense nationale, à peine une vingtaine.

Cependant, dans votre mémoire, vous dites à la page 10 qu'effectivement le rôle de la Défense présentement, c'est de préparer des plans, d'essayer de faire la coordination de toute cette belle flotte-là de près de 300 navires. Si la marine est apte ou a les moyens de planifier, si elle a les moyens de contrôler, pour quelle raison n'aurait-on pas qu'une simple et seule marine? Il y a bien des pays sur la planète qui n'ont qu'une seule marine et qui assument différentes fonctions. Je ne vois pas pourquoi, si on a un commandement maritime dans le Pacifique et un commandement maritime dans l'Atlantique, que ce même commandement ne pourrait pas assumer le contrôle de toutes les unités qui appartiennent au gouvernement canadien, quitte à accomplir différentes fonctions. S'il faut mettre un agent de la GRC à bord, on en mettra un à bord! Si ça prend un agent de Pêches et Océans, on le mettra à bord! Mais il n'y aura qu'un seul contrôle de cette marine-là. Présentement, on a quatre organismes, et on est obligé de leur faire signer des protocoles d'entente. Après avoir entendu des témoins qui vous ont précédé, je peux vous assurer que je ne me sens pas en sécurité du tout, quant à moi.

The Chairman: I think that is a question of some importance and interest to the committee. Do we have a more concentrated form of control, or can we patch up the present system that we have, which is an inter-relationship of many different elements?

RAdm Crickard: I do not think it is necessary to go as far as a complete unification or integration of all government fleets, where this would mean common training, supply, and support systems. In fact, I think that would be a very bad move. All these government fleets, including the navy, have different characteristics and different capabilities, and they complement each other. What we should do right away is start looking at increased coordination and cooperation in marine emergency situations, using the search-and-rescue model.

It is my belief that there should be a common operations centre on both coasts, run by the Department of National Defence, in which the RCMP, the Department of Fisheries and Oceans, the Canadian Coast Guard, and all the other marine agencies that have fleets could sit and work together during an emergency like the *Concordia*. That could be done without organizationally merging all the departments, which I think would not be wise.

[Translation]

Le président: Je vous remercie de votre réponse. Je trouve que c'est très important.

Mr. Ferland: I would like to ask a question to the admiral. You said earlier that you did not agree with the integration of the four navies, since we have indeed four navies in Canada. The RCMP has 9 vessels, Fisheries and Oceans, 84, Transport Canada, nearly 225, and National Defence only about 20.

However, you say on page 10 of your brief, that the role of National Defence is essentially to make plans and try to co-ordinate this large flotilla of nearly 300 vessels. If the navy has the ability or the means to planify and to control, why would we not have a single navy? There are many countries who have only one navy fulfilling various roles. I do not see why, if we had a maritime command in the Pacific and a maritime command in the Atlantic, it could not take over control of all the units belonging to the Canadian government, even though these units might fulfill different purposes. If we have to put an RCMP officer on board a vessel, we can do so! If we need a Fisheries and Oceans officer, we can do so! But all the vessels would come under the control of a single navy. We now have four agencies and we have to make them sign memoranda of understanding. After hearing all the witnesses before you, I can assure you that I do not feel at all safe.

Le président: À mon avis, c'est une question importante, c'est un sujet qui intéresse le Comité. Pouvons-nous exercer un contrôle plus concentré ou bien raccorder les nombreux éléments qui constituent le système actuel?

Cam Crickard: Je ne pense pas que ce soit nécessaire d'intégrer entièrement toutes les flottes du gouvernement pour qu'il n'y ait qu'un seul système de formation, d'approvisionnement et de soutien. De fait, je pense que ce serait très mauvais. Toutes ces flottes gouvernementales, y compris la Marine, ont des caractéristiques et des capacités différentes et elles se complètent l'une l'autre. Ce que nous devrions faire immédiatement, c'est améliorer la coordination et la collaboration pour les urgences maritimes en nous servant du modèle de recherche et de sauvetage.

Selon moi, il devrait y avoir un centre d'opérations commun sur les deux côtes, dirigé par le ministère de la Défense nationale où la GRC, le ministère des Pêches et des Océans, la Garde côtière canadienne et tous les autres organismes maritimes qui ont des flottes pourraient travailler de concert pendant une situation d'urgence comme celle du *Concordia*. Cela pourrait se faire sans qu'on fusionne l'organisation de tous les ministères, ce qui ne serait pas une décision sage, à mon avis.

[Texte]

[Traduction]

• 1220

I think in terms of function each department has its strengths and weaknesses. Where the navy and maritime forces have unique capabilities, which should be integrated with the other capabilities of Fisheries and Coast Guard, and so on, is the capacity for large open ocean area search by aircraft, the capacity for high-speed, long-range pursuit and interception by naval ships—such as the HMCS *Athabaska* did in about 1985 when she chased a Spanish trawler halfway across the Atlantic. The navy has the only capability under the water; it has exclusive rights in undersea surveillance capability. The maritime forces have a capability for opposed boardings, which may not be too far off reality when you look at terrorist activity and possible sophisticated drug-runners who would rather fight than surrender—so an opposed boarding capability the navy can mount. And finally and most important, it has now integrated and co-ordinated command, control, communications, and intelligence systems, and it is that which I think we should be looking at right now, following the SAR model—common emergency operation centres in all four maritime areas, the Atlantic, the Pacific, the Great Lakes and the Seaway, and the Arctic.

Prof. Ross: This is not an area of my direct knowledge so I will be extremely brief.

The notion of having an increased opposed boarding capability is, I think, a very good one, particularly when one is looking at the problem of combating drug smuggling, which I think Vice-Admiral George mentioned recently in a couple of speeches. In that respect I think we need more sooner.

Mr. Griffiths: I would say that if we are serious about the deficit, and money really figures in this, then probably we are looking at some form of integration of these many forces. I will not say duplicating, but it seems there are quite a lot around. The RCMP has some, the Department of Fisheries and Oceans, etc. Surely there is, as it were, a civil enforcement capability here that is against non-military threats that should be integrated. The departments will complain ferociously and say, how can we fulfil our mandates, etc., but my guess is there is going to be a case for this and we will see it more clearly in the years ahead.

Mr. Hicks (Scarborough East): Regarding obtaining submarine signatures from the U.S., what we cannot get from the U.S. we can always get from Tom Clancy.

You have made comments that submarines are really not of any great purpose for our Arctic sovereignty. But we are only considering at the moment conventional submarines. What use is a modern conventional submarine? I know it depends on whether we get into the

Je pense que chaque ministère a ses points forts et ses faiblesses du point de vue de son rôle. Là où la marine et les forces maritimes ont une capacité spéciale qui devrait être intégrée avec celle du ministère des Pêches et des Océans, de la Garde côtière, et des autres, c'est dans le domaine de la recherche aérienne dans de vastes secteurs de l'océan, la poursuite et l'interception par des navires à haute vitesse et à long rayon d'action, par exemple lorsque le HMCS *Athabaska* a poursuivi un chalutier espagnol jusqu'au milieu de l'océan Atlantique en 1985. Seule la marine possède une capacité sous-marine; elle a des droits exclusifs pour la surveillance sous-marine. Les forces maritimes peuvent arraisonner un navire de force, ce qui pourrait être nécessaire si elles avaient affaire à des terroristes, ou peut-être à des trafiquants de drogue qui préféreraient se battre plutôt que de se rendre. La marine peut donc arraisonner un navire. Et, enfin, et c'est le plus important, elle a maintenant des systèmes intégrés et coordonnés de commandement, de contrôle, de communication et de renseignement, et je pense que c'est à cela que nous devrions songer en nous fondant sur le modèle de recherche et de sauvetage. Nous pourrions avoir des centres d'opération d'urgence communs dans les quatre régions maritimes, c'est-à-dire l'Atlantique, le Pacifique, les Grands lacs et la voie maritime, et l'Arctique.

M. Ross: Ce n'est pas un domaine que je connais directement, et je serai donc très bref.

Je pense que c'est une excellente idée d'avoir une meilleure capacité d'arraisonnement, surtout pour lutter contre le problème du trafic de la drogue, dont le vice-amiral George a parlé récemment dans certains de ses discours. Je pense que nous devons faire davantage le plus tôt possible à cet égard.

M. Griffiths: Il me semble que si nous voulons lutter contre le déficit et que le facteur financier est vraiment important, nous devrions probablement songer à intégrer ces capacités d'une façon quelconque. Il semble y avoir non pas nécessairement double emploi, mais beaucoup de superflu. La GRC a des navires, le ministère des Pêches et des Océans aussi, et ainsi de suite. Il y a certainement une capacité civile pour faire respecter la loi en cas de menaces non militaires qui devrait être intégrée. Les ministères protesteront énergiquement et demanderont comment ils peuvent jouer leur rôle, mais j'ai l'impression qu'une telle intégration pourrait être nécessaire et que nous nous en rendrons compte de façon plus évidente au cours des années à venir.

M. Hicks (Scarborough-Est): Pour ce qui est d'obtenir des signatures des États-Unis pour les sous-marins, si nous ne pouvons pas les obtenir des États-Unis, nous pouvons toujours les obtenir de Tom Clancy.

Vous avez dit que les sous-marins ne sont pas extrêmement importants pour préserver notre souveraineté dans l'Arctique. Nous songeons par ailleurs uniquement aux sous-marins classiques pour l'instant. À quoi sert un sous-marin classique moderne? Je sais que

[Text]

air-independent propulsion systems, and I know it depends on how long we wait for delivery of the submarine and how sophisticated it will be when it comes. But what good are modern conventional submarines against sophisticated Soviet nuclear submarines?

Mr. Griffiths: They are not much good, I would think, if you are going to be fighting. Although depending on the circumstance, if we are loitering about, who knows? Advanced conventional submarines in wait might be able to do some things. Anyway this is not my field.

I would say, though, what good are submarines in the defence of Arctic sovereignty, which is the area I was asked to look at. The answer, I think, even if we add nuclear add-ons to these things, is that submarines are not very good. I agree with Admiral Crickard that if you are going to start fighting, if you are going to start thinking about actually giving a coercive response to an intruder, you are talking about the risk of nuclear material being released in Arctic waters under the ice, etc. I do not think it is the way to go. Of all the things we as a country need to be looking after, this seems to me to be a minimal one.

• 1225

So my response to you, sir, is that there are other things we should be doing with submarines, including conventional submarines, but not in the Arctic.

At sea we are dealing with essentially a very different situation in challenges to sovereignty. It is one thing, for example, if the United States says it would like to have a score of bases across the Canadian Arctic to deal with air defence. We have a lot of American military personnel, and there are obvious problems with that; political problems. If in fact you have American or British or French submarines transiting Arctic waters and they are invisible, the challenge is not nearly so relevant; the symbolic impact. It may in fact be relevant too. It is something we can live with.

You can take that same logic and say, well, it applies in the Pacific too. These operations, if they are 20 kilometers off the coast, who is going to see them? So long as they do not lead to a claim that they can control, for example, oil exploration or anything else, or lead to greater territorial claims, there is no problem. So why do we not live with it?

You can make those arguments, but frankly, I think the counter-argument is that we want to be an effective member of the Western defence community. By giving up any kind of submarine capability I think what Admiral Crickard is saying is we give that possibility of influence up too. We lose respect, we lose the capacity to shape the international environment. We are at a time of extraordinary change. This is no time for us to be on the

[Translation]

cela dépendra du genre de sous-marin, si nous obtenons un sous-marin à système de propulsion anaérobie, des délais de livraison et de la question de savoir si ce sous-marin sera à la fine pointe du progrès quand nous l'obtiendrons. Mais à quoi les sous-marins classiques modernes peuvent-ils servir contre des sous-marins nucléaires soviétiques hautement perfectionnés?

M. Griffiths: Pas à grand-chose, je pense, en cas de combat. Cela dépend des circonstances cependant. Si le sous-marin est là en attente, qui sait? Des sous-marins classiques perfectionnés postés en attente pourraient faire certaines choses. De toute façon, ce n'est pas mon domaine.

La question qu'il faut poser, c'est quelle peut être l'utilité de sous-marins pour défendre la souveraineté de l'Arctique. C'est ce qu'on m'a demandé d'examiner. À mon avis, même si l'on ajoute certains dispositifs nucléaires à ces sous-marins, ils ne peuvent pas être très utiles. Je suis d'accord avec l'amiral Crickard pour dire que s'il y a un combat, s'il faut une réaction coercitive à une intrusion, on risque de relâcher du matériel nucléaire dans les eaux de l'Arctique sous la calotte glaciaire, etc. Je ne pense pas que ce soit la solution. Il me semble que c'est l'une des choses les moins importantes dont le Canada devrait s'occuper.

Je crois donc qu'il y a autre chose que nous pourrions faire avec des sous-marins, y compris des sous-marins classiques, mais pas dans l'Arctique.

Les défis à notre souveraineté sont essentiellement très différents en pleine mer. C'est très bien, par exemple, pour les États-Unis de dire qu'il faudrait une vingtaine de bases de défense aérienne dans l'Arctique canadien. Cela veut dire beaucoup de militaires américains, et cela pose des problèmes évidents du point de vue politique. S'il y a effectivement des sous-marins américains, britanniques ou français qui passent sans être vus dans les eaux de l'Arctique, le défi à notre souveraineté est loin d'être aussi important; il est purement symbolique. C'est une chose que nous pouvons tolérer.

On peut appliquer le même raisonnement au Pacifique. S'il y a des opérations des navires étrangers à 20 kilomètres au large des côtes, qui les verra? Tant que cela ne pousse pas ces autres pays à dire qu'ils peuvent contrôler, par exemple, l'exploration pétrolière, ou qu'ils devraient revendiquer plus de territoire, cela ne pose pas de problèmes. Pourquoi ne pas le tolérer?

Ce sont des arguments qui peuvent être invoqués, mais d'autre part, nous voulons être un membre efficace de la communauté de défense occidentale. Si j'ai bien compris ce que l'amiral Crickard a dit, si nous abandonnons toute capacité sous-marine, nous abandonnons aussi toute possibilité d'influence. Nous perdrons le respect des autres pays et la capacité de former le milieu international. Nous sommes à une époque de

[Texte]

sidelines. That is one reason why we need this added undersea capability.

About the particular operational advantages of these submarines, if you are on the defensive—and here you can ask Admiral Crickard; he has more experience with this—I would think you can do a lot. If someone is trying to intrude into your waters they are more likely to give themselves away. The defensive does have an advantage. That is one reason why we should be thinking about sea control, where we can do it at a reasonable cost.

RAdm Crickard: The case for submarines, any type of submarines, conventional or otherwise, does not hinge on sovereignty, nor does it hinge, fundamentally or primarily, on a contribution to any alliance arrangements we might be in. The Canadian case for a submarine capability is that it, together with the other maritime forces, the surface ships and helicopters, the coastal and long-range patrol aircraft, and the surveillance system both space based and bottom mounted... that combination provides a capability for sea control in all four of Canada's maritime areas, including the Gulf of St. Lawrence.

The submarine itself is very useful, even a conventional submarine. It has an undoubted sea-denial capability, as the Falklands war proved, when HMS *Conquerer* kept the Argentinian fleet bottled up. It has a sea-denial capability. Hopefully it will never come to that in the Canadian case.

As an instrument in itself it has unique intelligence-gathering capabilities. When operated with maritime patrol aircraft and fixed-bottom systems—in that combination—it has fairly large ocean area-control capabilities. It can intercept practically anything that is around within a radius of a couple hundred miles.

Vis-à-vis working with the Americans, as I said before, once we have our submarines in the water, guess what? The Americans tell us a lot they would not otherwise tell us. That is another source of information on that side.

But it is not the submarines per se. The capability needed if we are to fulfil the government policy of surveillance and control under, on, and above the water is a versatile, balanced, general-purpose maritime force, including submarines, service ships and helicopters, long-range patrol aircraft, and fixed systems. Without that capability you will not have that control. If the government does not provide it, then it has to come clean and admit publicly it is walking back on its policy—which is fine.

[Traduction]

changements extraordinaires. Nous ne devons pas rester dans les coulisses. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons besoin d'une plus grande capacité sous-marine.

Pour ce qui est des avantages opérationnels particuliers de ces sous-marins, du point de vue défensif, je pense qu'on peut faire beaucoup. Vous pouvez poser la question à l'amiral Crickard, qui a davantage d'expérience que moi à cet égard. Si quelqu'un veut s'introduire dans nos eaux, il y a bien des chances qu'il se trahisse. Le côté défensif a l'avantage. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous devrions songer au contrôle des mers si cela ne coûte pas trop cher.

Cam Crickard: L'utilité des sous-marins, classiques ou autres, ne tient pas à la souveraineté ni, essentiellement ou surtout, à notre contribution aux alliances dont nous faisons partie. L'utilité de sous-marins pour le Canada tient au fait que, combinés aux autres forces maritimes, aux navires de surface et aux hélicoptères, aux avions côtiers et à long rayon d'action, et aux réseaux de surveillance spatiale et terrestre, les sous-marins nous permettraient de contrôler la mer dans les quatre régions maritimes du Canada, y compris le golfe Saint-Laurent.

Le sous-marin lui-même est très utile, même si c'est un sous-marin classique. Il a une capacité certaine pour interdire la mer à l'adversaire, comme on l'a vu pendant la guerre des Malouines, quand le sous-marin HMS *Conquerer* a gardé la flotte argentine concentrée en un seul endroit. Les sous-marins peuvent donc interdire la mer à l'adversaire, même si nous espérons qu'ils n'auront jamais à le faire dans le cas du Canada.

Les sous-marins ont aussi des capacités de rassemblement des données bien particulières. Lorsqu'on les emploie en même temps que des avions patrouilleurs maritimes et des dispositifs fixes de sondage, on peut contrôler de grandes superficies d'océan. On peut intercepter à peu près n'importe quoi dans un rayon de quelques centaines de milles.

Pour ce qui est de la collaboration avec les Américains, comme je l'ai déjà dit, qu'arrivera-t-il une fois que nous aurons nos sous-marins? Les Américains nous diront bien des choses qu'ils ne nous diraient pas autrement. C'est une autre source de renseignements.

Ce n'est cependant pas à cela que les sous-marins serviront. Ce qu'il nous faut pour appliquer la politique gouvernementale de surveillance et de contrôle sous-marin, maritime et aérien, c'est une force maritime souple, équilibrée et à usages multiples qui comprend des sous-marins, des bateaux de service et des hélicoptères, des avions patrouilleurs à long rayon d'action et des dispositifs fixes de sondage. Sans cette capacité, on ne peut pas exercer un tel contrôle. Si le gouvernement ne veut pas fournir cette capacité, il devrait reconnaître publiquement qu'il ne veut plus appliquer cette politique, ce sur quoi nous serions d'accord.

[Text]

Mr. Hicks: I appreciate the clarification. Then I gather you are unanimous that Canada would be proceeding correctly in the acquisition of nuclear-propelled submarines. If you had \$8 billion at your disposal you would not then go for a sophisticated SOSUS or additional air surveillance to replace the trackers and so on. That would be your top priority. We should be proceeding with—

RAdm Crickard: No.

Mr. Hicks: Good. I am glad I asked.

Mr. Blackburn: I am glad you asked too.

• 1230

The Chairman: Let us proceed in the same direction, Professor Griffiths.

Mr. Griffiths: I associate myself fully with Admiral Crickard's last words. He said it very nicely. He said, and I underline this, nuclear or other submarines should not be bought for alliance purposes—I have a difference here with Professor Ross—nor for sovereignty, but for the coastal and other territorial ocean requirements we have.

The Chairman: Any additional comments?

Mr. Hicks: No, I will give up, thanks.

The Chairman: Let me ask some general questions, one dealing with the fishery. I recognize that our panel today may not claim expertise in this area.

With respect to the question of the ocean resource, the fishery today and the problems associated with that, would you have a view as to whether there is any connection between that problem and Canada's incapacity to protect that resource at the present time? Can you make the claim that had we been better prepared in terms of our defence of our resource, our problems would in some way have been in a different perspective?

Mr. Griffiths: It is only hearsay, but it is my impression that we have probably been doing a fair bit of overfishing ourselves.

Prof. Ross: My impression from reading the press reports is much the same thing. There is also a problem of overfishing globally. One can make a case that we have not lost a lot by lack of enforcement but that in future, as the resource is even more depleted still, and as national efforts are going on—in our case—to try to restore stocks, then I think we may need an enforcement capability to stop the overfishing. I do not think the immediate problem we are seeing on the east coast is necessarily the problem of a lack of enforcement—not at all, in fact. It is a problem of lack of adequate management, lack of an adequate scientific understanding of how best to manage fish stocks. That is more the problem.

[Translation]

M. Hicks: Je vous remercie de cette précision. Si j'ai bien compris, vous êtes tous d'accord pour dire que le Canada ferait bien d'acquérir des sous-marins à propulsion nucléaire. Si vous disposiez de 8 milliards de dollars, vous ne choisiriez pas un système perfectionné comme SOSUS, ou une surveillance aérienne supplémentaire pour remplacer les Trackers, de pointage et ainsi de suite. C'est ce que vous feriez en premier lieu. Nous devrions d'abord. . .

Cam Crickard: Non.

M. Hicks: Bien. Je suis heureux d'avoir posé la question.

M. Blackburn: Moi aussi.

Le président: Si vous voulez bien continuer dans la même veine, professeur Griffiths.

M. Griffiths: Je suis tout à fait d'accord avec les dernières paroles de l'amiral Crickard. Il a très bien expliqué la situation. Il a dit, et j'insiste là-dessus, que nous ne devrions pas acheter des sous-marins nucléaires ou classiques pour respecter nos engagements envers nos alliés—et je ne suis pas du même avis que le professeur Ross sur ce point—ni pour protéger notre souveraineté, mais pour répondre à nos besoins côtiers et territoriaux.

Le président: Y a-t-il autre chose?

M. Hicks: Non, j'abandonne, merci.

Le président: Je voudrais poser quelques questions d'ordre général, notamment au sujet des pêches. Je reconnais que nos témoins d'aujourd'hui ne sont peut-être pas experts dans ce domaine.

Relativement aux problèmes de nos ressources, pensez-vous qu'il existe à l'heure actuelle un rapport quelconque entre ce problème et l'incapacité du Canada de protéger ses ressources? Selon vous, si nous avons été mieux préparés pour défendre nos ressources, nos problèmes auraient-ils été différents d'une façon quelconque?

M. Griffiths: Ce n'est que ouï-dire, mais j'ai l'impression que nous avons probablement fait pas mal de surpêche nous-mêmes.

M. Ross: C'est aussi l'impression que j'ai eue en lisant les articles de journaux. Il y a un problème de surpêche partout dans le monde. On pourrait donc sans doute dire que, même si nous n'avons pas perdu beaucoup à cause de notre manque de capacité d'application de la loi, à l'avenir, à mesure que les ressources deviendront de plus en plus rares et que les divers pays, y compris le nôtre, essaieront de reconstituer les stocks de poisson, nous aurons peut-être besoin d'une meilleure capacité maritime pour empêcher la surpêche. Selon moi, le problème immédiat sur la côte est ne provient pas nécessairement d'un manque de capacité maritime. Pas du tout. Il découle d'un manque de gestion, d'un manque de

[Texte]

RAdm Crickard: Clearly the whole question of maritime enforcement requires the full spectrum of legal, diplomatic and enforcement capability. Canada quite successfully demonstrated this from the declaration of the Coastal Fisheries Protection Act in 1977 into the next decade, with regard to the management of stocks within the 200-nautical mile fisheries protection zone. That demonstrated the effectiveness of wise and painstaking bilateral diplomacy, a legal statement, and the capability to back it up. I suggest that combination is still required beyond the 200-mile limit. Strong-arming alone will not do it.

The Chairman: Let me ask, as a final question at our hearing this morning, what I presume will be almost the most unfair question of all. In terms of protecting Canada from whatever threats there may be—military, drugs, ocean resources, illegal immigration, international polluters, whatever it might be—and of our three branches of the Canadian forces—air, sea and land—is our panel in any position to make an expression as to which of those areas requires the greatest attention—or which would require the least attention—in terms of our financial commitments and in order to meet what you would consider to be Canada's requirements for a protected country? No bias is required.

Mr. Griffiths: Mr. Chairman, you might have added space to that list.

The Chairman: Presume I have.

Mr. Griffiths: I do not have a good answer for you except to suggest that perhaps the three coasts—or the four coasts, if we wish to call them that—will probably each take a different set of solutions. A wise approach to this will probably differentiate somewhat between the four coasts.

Where the Arctic is concerned, it is the sea element and the coast guard that are most important.

• 1235

Prof. Ross: Given limited resources and the assumption that our budgets not only are not increasing but probably in real terms will be declining, I think we should be emphasizing maximum mobility and capacity to gather information. So I would favour enhancement of air patrol capability, particularly remote sensing via satellite, and any other means probably—in fact, new innovative means for information gathering and information processing. That is the way to go, continuing within an alliance framework. A multilateral approach has served us extremely well for four decades and will continue to do so. Indeed, one of the challenges is to keep that framework intact even as the most obvious military threat diminishes, as I hope it will continue to diminish.

[Traduction]

compréhension scientifique de la meilleure façon de gérer les stocks de poisson. C'est plutôt de là que vient le problème.

Cam Crickard: La question de la capacité maritime englobe aussi la capacité juridique, diplomatique et d'application de la loi. Le Canada l'a bien montré à compter de 1977, quand il a promulgué la Loi sur la protection des pêcheries côtières, et pendant la décennie suivante, relativement à la gestion des stocks dans la zone de protection des pêches de 200 milles marins. Il a montré l'efficacité de démarches diplomatiques bilatérales prudentes et soignées, de l'adoption d'un texte de loi et de la capacité nécessaire pour l'appliquer. À mon avis, nous avons besoin de la même chose au-delà de la zone de 200 milles. La force militaire ne suffira pas.

Le président: Comme dernière question ce matin, je voudrais poser ce qui est sans doute la question la plus injuste de toutes. Pour ce qui est de protéger le Canada contre toute menace, que ce soit des menaces militaires, de trafiquants de drogue, des menaces contre nos ressources océaniques, d'immigration illégale ou de pollueurs internationaux, selon nos experts, lequel des trois services des forces canadiennes, aérien, maritime et terrestre, aurait besoin de plus d'attention—ou lequel aurait besoin de moins d'attention—sur le plan financier pour que le Canada soit un pays bien protégé? Soyez objectifs.

M. Griffiths: Monsieur le président, vous auriez pu aussi parler du service spatial.

Le président: Répondez comme si je l'avais fait.

M. Griffiths: Je ne peux pas vraiment vous répondre, sauf pour dire qu'il faudra probablement des solutions différentes pour les trois côtes, ou plutôt les quatre côtes, si vous préférez. Pour résoudre le problème, il faudra probablement faire une distinction quelconque entre les quatre côtes.

Du point de vue de l'Arctique, c'est la mer et la Garde côtière qui ont le plus d'importance.

M. Ross: Vu que nos ressources sont limitées et que nos budgets seront probablement réduits, plutôt que le contraire, je pense que nous devrions insister sur une mobilité maximale et la capacité d'obtenir des renseignements. Je serais donc en faveur d'une amélioration de notre capacité de patrouille aérienne, surtout de surveillance par satellite, et sans doute aussi par d'autres moyens, et de nouvelles méthodes novatrices pour l'obtention et le traitement de l'information. C'est là-dessus qu'il faut insister si nous continuons à évoluer au sein d'une alliance. L'approche multilatérale nous a été extrêmement utile pendant 40 ans, et elle continuera de l'être. De fait, l'un des défis que nous devons relever consiste à maintenir l'alliance alors que la menace militaire la plus évidente diminue, comme elle continuera de le faire, je l'espère.

[Text]

RAdm Crickard: The greatest contribution we can make now or in the future to any collective security arrangements that Canada may decide to engage in is to demonstrate the ability at least to look after our own frontiers—in Canada's case because we are a maritime nation. Looking at Canada, not at the Mercator projection but looking down as a global projection, and looking at the geopolitical shifts from the Atlantic to the Pacific and the geostrategic shifts to the Arctic made possible by nuclear propulsion, Canada in the 21st century will not be retreating into a Fortress North America. Canada will be on the 21st century's new Mediterranean—namely, the northern seas—and we must not only have the capability to know what is going on and control to a limited extent, within the bounds of diplomacy and conventional practice, activities in our sea space, but we also must do that on behalf of the international community.

The sooner we ratify the 1982 Convention of the Law of the Sea and the sooner that comes into effect, we will then be able to discharge our responsibilities to the international community for wise functional sovereignty, for which we will need adequate maritime forces.

The Chairman: You gentlemen have given us a great deal of thought to chew and digest. It is always easier for us when a panel is unanimous, but the problems facing all Canadians in this regard are not easy and we thank you for your contribution to us, Admiral Crickard, Professor Ross, and Professor Griffiths.

I thank the committee members for their attendance. We meet next week; you will receive notice.

This meeting stands adjourned.

[Translation]

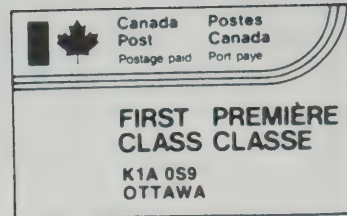
Cam Crickard: La plus grande contribution que nous pouvons faire maintenant ou plus tard à tout système de sécurité collectif auquel le Canada peut décider de participer consiste à montrer que nous pouvons au moins défendre nos propres frontières, puisque le Canada est une nation maritime. Si l'on considère le Canada d'après sa position sur le globe plutôt que sur la planisphère et si l'on tient compte du fait que l'on se concentre maintenant plutôt sur le Pacifique que sur l'Atlantique du point de vue géopolitique et que, à cause de la propulsion nucléaire, l'Arctique est maintenant le point de mire géostratégique du monde, le Canada ne se retranchera pas dans une Amérique du Nord fortifiée au 21^e siècle. Il aura une place sur les côtes de la nouvelle Méditerranée du 21^e siècle, c'est-à-dire les mers du Nord, et nous devons non seulement avoir la capacité de savoir ce qui se passe et de contrôler dans une certaine mesure, selon les normes de la diplomatie et de l'usage traditionnel, les activités dans nos mers territoriales, mais aussi pouvoir le faire au nom de la communauté internationale.

Plus tôt nous ratifierons la Convention du droit de la mer de 1982 et plus tôt cette convention entrera en vigueur, mieux nous pourrions nous acquitter de nos responsabilités envers la communauté internationale pour ce qui est de faire respecter efficacement et sagement notre souveraineté, et nous aurons besoin pour cela de forces maritimes suffisantes.

Le président: Vous nous avez donné matière à réflexion, messieurs. Cela nous facilite toujours la tâche lorsque tous les témoins sont unanimes, mais les problèmes auxquels tous les Canadiens font face dans ce domaine ne sont pas faciles à résoudre, et nous vous remercions de votre contribution, amiral Crickard, professeur Ross et professeur Griffiths.

Je remercie les membres du Comité d'être venus. Nous nous réunirons la semaine prochaine; vous serez avisés du jour et de l'heure.

La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

On Thursday, February 1, 1990:

From Dalhousie University:

Rear-Admiral Fred Crickard (Retd), Research
Associate, Centre for Foreign Policy Studies.

From Simon Fraser University:

Professor Douglas Ross, Centre for International
Studies.

From the University of Toronto:

Franklyn Griffiths.

TÉMOINS

Le jeudi 1^{er} février 1990:

De l'Université Dalhousie:

Contre-amiral Fred Crickard (retraité), attaché de
recherche, Centre for Foreign Policy Studies.

De l'Université Simon Fraser:

Professeur Douglas Ross, Centre for International
Studies.

De l'Université de Toronto:

Franklyn Griffiths.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 14

Wednesday, February 7, 1990

Chairman: Arnold Malone

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 14

Le mercredi 7 février 1990

Président: Arnold Malone

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

National Defence and Veterans Affairs

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent de la*

Défense nationale et des affaires des Anciens combattants

RESPECTING:Canada's Maritime Sovereignty, pursuant to
Standing Order 108(2)

CONCERNANT:La souveraineté maritime canadienne,
conformément à l'article 108(2) du Règlement

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990

STANDING COMMITTEE ON
NATIONAL DEFENCE AND
VETERANS AFFAIRS

Chairman: Arnold Malone

Vice-Chairman: Marc Ferland

Members

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Patricia Russell

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE
NATIONALE ET DES AFFAIRES
DES ANCIENS COMBATTANTS

Président: Arnold Malone

Vice-président: Marc Ferland

Membres

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Patricia Russell

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, FEBRUARY 7, 1990

(19)

[Text]

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met at 4:40 o'clock p.m., this day, in Room 536, Wellington Building, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Marc Ferland, Arnold Malone, Bill Rompkey.

Other Member present: Len Hopkins.

In attendance: From the Library of Parliament: Wolfgang Koerner, Researcher. *From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade:* David Lord, Researcher.

Witnesses: From the University of Montreal: Jean-Paul Brodeur, Director, Centre for Comparative Criminology. *Individual:* Major-General G.R. Cheriton (Retd), Chairman, Counter-Terrorism Task Force.

The Committee resumed consideration of Canada's Maritime Sovereignty, in accordance with Standing Order 108(2).

The witnesses made statements and answered questions.

At 6:22 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Roger Préfontaine
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 7 FÉVRIER 1990

(19)

[Traduction]

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit aujourd'hui à 16 h 40, dans la pièce 536 de l'édifice Wellington, sous la présidence de Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présents: Marc Ferland, Arnold Malone, Bill Rompkey.

Autre député présent: Len Hopkins.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koener, attaché de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, attaché de recherche.

Témoins: De l'Université de Montréal: Jean-Paul Brodeur, directeur, Centre international de criminologie comparée. *A titre particulier:* le Major-général G.R. Cheriton (retraité), président, Groupe de travail sur les mesures anti-terroristes.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité poursuit l'étude de la souveraineté du Canada.

Les témoins font des exposés et répondent aux questions.

À 18 h 22, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Roger Préfontaine

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Wednesday, February 7, 1990

• 1641

The Chairman: Members of the committee, I see a quorum for the purposes of hearing witnesses. We have very interesting witnesses before the committee today. The subject-matter is terrorism and drug interdiction. We have from the University of Montreal, Prof. Jean-Paul Brodeur, and Major-General G.R. Cheriton, retired, chairman of the Counter-Terrorism Task Force. Other members will likely be joining the committee in due course.

For committee members, let me share briefly at least two other thoughts. One of them is that all members of this committee are invited to participate next week on Open Skies. A member of each of the political parties and myself as Chair of the committee will be invited to be there as a delegate to the Open Skies conference. We will circulate to each of your offices the notice to indicate this to you.

Conflicting with that is a request coming from Colorado from NORAD from those persons in charge of Cheyenne Mountain and the tunnel into the mountain where the NORAD base is headquartered for members of the Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs to be in attendance and to participate. Again we will circulate to your offices. I have had a signal from one member that he is interested in exploring it from the perspective of considering going. It is conflicting with Open Skies.

I want to express the Chair's desire that we have representation at it. There will be about 40 Soviet Union persons going through the mountain. In terms of confidence building, I think it is very important to our committee to have an understanding and a reception and a fielding. Somebody could report back to us on the interrelationship between the Americans and Soviets. If we could have two persons go, it would be all the better.

I want to apologize again to our witnesses for the interruption of the vote. Those comments I have just made used some more time. I forewarn you that we may well have another vote coming up.

With that in mind, I might ask you to commence in giving a statement to the committee. Thereafter committee members will ask questions. If you can give an abbreviation of what you have prepared for us, what you have tabled with the committee, that would be appreciated. We would then have the maximum time for questioning.

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mercredi 7 février 1990

Le président: Messieurs les membres du Comité, nous avons notre quorum pour entendre des témoins. Le Comité reçoit aujourd'hui des témoins très intéressants, qui vont nous parler du terrorisme et de la lutte anti-drogues. Il s'agit de M. Jean-Paul Brodeur, professeur à l'Université de Montréal, et du major-général retraité G.R. Cheriton, président du Groupe de travail sur la lutte anti-terrorisme. D'autres membres du Comité vont sans doute se joindre à nous dans quelques instants.

Je voudrais faire part aux membres du Comité de deux autres éléments. Le premier, c'est que tous les membres du Comité sont invités à participer la semaine prochaine à la conférence Ciels ouverts. La conférence a invité un membre de chacun des partis politiques et moi-même, en tant que président du Comité. Je vais envoyer à chacun de vous un avis en bonne et due forme.

Parallèlement à cette invitation, nous avons reçu du Colorado une demande émanant du NORAD, en particulier des personnes chargées des installations de Cheyenne Mountain et du tunnel qui abrite le quartier général du NORAD; l'invitation s'adresse aux membres du comité permanent de la Défense nationale et des Affaires des anciens combattants. Je vais également vous faire parvenir cet avis. Un des membres du Comité m'a déjà signalé qu'il était prêt à accepter cette invitation, mais la visite du NORAD est prévue au même moment que la conférence Ciels ouverts.

La présidence estime que le Comité devrait être représenté à cette visite. Une délégation d'environ 40 personnalités soviétiques va visiter les installations souterraines. Pour favoriser le renforcement de la confiance, il me semble très important que notre Comité comprenne ce qui se passe en étant représenté sur le terrain. L'un de ses membres pourrait lui faire rapport des relations qui s'établissent entre les Américains et les Soviétiques. Si nous pouvions y envoyer deux délégués, cela serait encore mieux.

Je tiens encore une fois à m'excuser auprès de nos témoins pour l'interruption due au vote. Les remarques que je viens de faire ont encore prolongé votre attente. Je tiens néanmoins à vous prévenir qu'il pourrait y avoir un autre vote.

Cela étant dit, je vous invite maintenant à présenter vos déclarations au Comité, après quoi nous passerons aux questions. Nous vous serions reconnaissants de bien vouloir nous présenter un résumé de ce que vous avez préparé pour nous et que vous avez déposé auprès du greffier. Cela nous laissera davantage de temps pour les questions.

[Texte]

• 1645

With that, I would ask Prof. Brodeur to commence with a statement for a period of time.

Professor J. Brodeur (Director, Centre for Comparative Criminology, University of Montreal): Thank you, Mr. Chairman. I will make my statement in English. I am fully aware that we have simultaneous translation, but I want to briefly present to you the results of a study undertaken by the Rand Corporation. It is called *Sealing the Borders: The Effects of Increased Military Participation in Drug Interdiction*. It has a somewhat technical vocabulary in it, so if I did it in French I would have to translate all of these things and it would make my task more difficult.

I will start with a few words about this particular study. In the United States, drug interdiction—I will speak of terrorism at the end of my presentation—is carried mainly by three departments. One is transport, which accounts for the Coast Guard, the second is customs, and the third is immigration. The military has a support role with regard to drug interdiction, and the military basically performs two kinds of things.

The first one is to provide intelligence, mainly through AWACS planes and radar devices. The second role is to sometimes provide boats, material, whenever they are asked. They have so far fulfilled their tasks rather well.

Now, what is this study about? The previous study just tried to examine the amount of drug seizures, and if it was increasing, they basically believed all was well. In this particular study you have a simulation exercise which is based on the assumption that drug traffickers are learning as they go. For instance, if you have one route for introducing drugs in the United States and you make a couple of seizures, after a while the drug traffickers will take another route. You have a simulation of what is going to happen if the probability of the smugglers being caught is increased. Will this have any kind of effect? That is basically what this study is about.

The last thing I have to tell you about this particular inquiry is that it only relates to two kinds of drugs. The first is cocaine, the second is marijuana. They did not study the importation of heroin for a very good reason, and I want to talk about this at the end of my presentation. It is because heroin is introduced in smaller quantities and it is very, very difficult to make seizures when you have the kind of drug that is not carried in tonnes. This relates directly to the question of terrorism.

That is what the inquiry is about. I will read the conclusion to you:

[Traduction]

J'invite maintenant M. Brodeur à débiter son exposé.

M. J. Brodeur (directeur du Centre de criminologie comparée de l'Université de Montréal): Merci, monsieur le président. Je vais présenter ma déclaration en anglais. Je sais que nous avons un service d'interprétation. Je voudrais vous présenter brièvement les résultats d'une étude de la société Rand sur l'imperméabilisation des frontières et les conséquences de la participation accrue de l'armée à la répression du trafic de la drogue. Cette étude comporte une partie de vocabulaire technique, et si je présentais mon exposé en français, je devrais donner les équivalents anglais d'un grand nombre de termes, ce qui compliquerait considérablement l'exposé.

Je voudrais commencer en décrivant brièvement cette étude. Aux États-Unis, la répression du trafic de la drogue—je parlerai du terrorisme à la fin de mon exposé—est confiée principalement à trois services. Tout d'abord, le ministère des Transports, qui est chargé de la Garde côtière, deuxièmement les douanes, et troisièmement, l'immigration. L'armée joue un rôle de soutien dans ces opérations, et intervient essentiellement sur deux terrains.

Tout d'abord, elle fournit du renseignement, principalement grâce aux avions AWACS et aux installations de radars. Deuxièmement, elle fournit parfois des navires et du matériel quand on lui en fait la demande. Jusqu'à présent, elle s'est assez bien acquittée de sa tâche.

Quel est objet de cette étude? Les études précédentes visaient à établir le volume des saisies de drogues, et si ce volume était en augmentation, on jugeait la situation satisfaisante. Dans l'étude qui nous occupe, on a procédé à une simulation en partant de l'hypothèse que les trafiquants de drogues ne manquent jamais de tirer parti de leur expérience. Par exemple, lorsqu'ils ont établi une filière pour introduire de la drogue aux États-Unis, si l'on effectue quelques saisies sur cette filière, les trafiquants vont en établir une autre. On a donc simulé ce qui pouvait se passer dans le cas où les trafiquants risqueraient davantage de se faire appréhender. Est-ce que cette augmentation du risque aurait des conséquences? Voilà essentiellement le sujet de cette étude.

Le troisième élément que je voudrais signaler à son sujet, c'est qu'elle ne concerne que deux types de drogues, à savoir la cocaine et la marijuana. Ses auteurs n'ont pas travaillé sur l'importation d'héroïne pour une bonne raison, dont je vous ferai part à la fin de mon exposé. Mais c'est essentiellement parce que l'héroïne est importée en plus petites quantités, et qu'il est très difficile de saisir un produit qui ne se mesure pas en tonne. À cet égard, on rejoint une considération essentielle en matière de terrorisme.

Voilà donc le thème de cette étude. Je vais vous en livrer les conclusions:

[Text]

The central conclusion of this analysis is that interdiction [of drugs] probably cannot much further reduce the availability of cocaine and marijuana.

In 1981 the Department of Defence was spending \$1 million in support of sealing the borders against the drug trade. In 1986 it was spending \$196 million—apparently to no avail if one commends the findings of this particular study.

The findings are pretty strong with regard to cocaine. It does not make much difference. They are somehow more qualified with regard to marijuana, of which you have large seizures. You have a home-growing industry in the United States, so it does not make a lot of difference if you stop marijuana from coming in, because people are cultivating it in the United States.

Why is it that sealing the borders, or all these efforts, do not pay huge dividends? The reason can be summarized in the following way. The assumption of interdiction is that if you stop the inflow of drugs, prices are going to go up, and if prices on the street are going to go up, then fewer people will be able to buy the drugs.

• 1650

It is an assumption—this is a particular comment of mine—that is good, but on the other hand, you know, that kind of assumption sort of carries the implication that if you stop the importation of drugs, and if prices go up, then you may have an increased level of violence because people will have to rob, and will have to hold-up and all that, in order to get some money to get the drugs.

Still, the basic assumption is that if you push the prices up fewer people will buy the drugs. With regard to this they have found that if you increase the risk of smugglers being intercepted by 38%, and if you increase seizures by 58%, it only makes a difference of 4% with regard to the price of drugs on the street. The reason for that is very simple: the costs of smuggling are not very big. So even if you push them up, it makes little difference on the street.

The other reason is you may have a 100% increase in seizures, but basically there are so many drugs coming in that it really does not make any kind of difference.

The overall conclusion is that if you spend as much money as you want, you will make a difference of perhaps 5% in the amount of drug consumption in the United States.

I just want to make two further comments. This whole operation rests on three kinds of things. How do you seal the border? Basically, you need to target the incoming smugglers. In order to do that, basically you have a radar and you try to monitor the traffic of planes, boats, and so forth, and so on. Secondly, it is not enough to know that boats are coming. You have to identify these boats or

[Translation]

La conclusion essentielle de cette analyse, c'est que la répression du trafic de la drogue ne peut guère réduire davantage la disponibilité de la cocaïne et de la marijuana.

En 1981, le ministère de la Défense a dépensé 1 million de dollars pour imperméabiliser les frontières contre le trafic de la drogue. En 1986, il en a dépensé 196 millions—apparemment en pure perte, si l'on en croit les conclusions de cette étude.

En ce qui concerne la cocaïne, les auteurs de l'étude sont formels: Il n'y a presque aucune différence. Ils sont un peu plus nuancés en ce qui concerne la marijuana, dont on peut saisir de grandes quantités. Mais comme le cannabis se cultive sur place aux États-Unis, les mesures qui peuvent être prises pour empêcher les importations de marijuana n'ont que peu d'effet.

Comment se fait-il que l'imperméabilisation des frontières et toutes les autres mesures de lutte anti-drogues donnent aussi peu de résultat? On peut résumer la réponse de la façon suivante. La répression du trafic de la drogue est fondée sur l'hypothèse que si l'on parvient à tarir les importations, on va faire monter les prix et, par conséquent, les acheteurs seront moins nombreux.

Personnellement cette hypothèse ne me semble pas mauvaise, mais elle nous amène tout de même à considérer que si l'on empêchait l'importation de la drogue, et que les prix montent, il risque d'y avoir une recrudescence de la violence, car les drogués vont devoir voler et faire des hold-up pour avoir de quoi se procurer de la drogue.

Pourtant, on part du principe qu'en faisant monter les prix, on va restreindre le nombre des acheteurs. À ce sujet, on a constaté que si le risque de se faire appréhender augmente de 38 p. 100 pour les trafiquants et si le volume des saisies augmente de 58 p. 100, le prix de la drogue au détail n'augmente que de 4 p. 100. La raison en est bien simple: les coûts du trafic de la drogue ne sont pas considérables. Même s'ils augmentent, cela ne change pas grand-chose à la vente au détail.

En outre, même si l'on saisit deux fois plus de drogues, les quantités importées sont tellement considérables que cela ne fait pratiquement aucune différence.

La conclusion ultime, c'est qu'on aura beau consacrer tout l'argent qu'on voudra à la répression du trafic, on ne fera guère diminuer la consommation de drogues aux États-Unis de plus de 5 p. 100.

Je voudrais ajouter deux remarques. Toute cette activité repose essentiellement sur trois éléments. Comment est-ce qu'on imperméabilise les frontières? Il s'agit essentiellement de repérer les trafiquants qui arrivent de l'étranger. À cette fin, on utilise des radars pour surveiller le trafic des avions, des bateaux, etc. Deuxièmement, il ne suffit pas de savoir que des bateaux arrivent. Il faut

[Texte]

these planes which may be carrying drugs. Lastly, you have to make the interception.

One really interesting finding is that with regard to the Coast Guard in the United States, when they make the interception, in only 4% of cases do they find actual smugglers. Basically, in 96% of the interceptions—you intercept a boat that is suspicious—you do not find any drugs.

This figure of 4% goes to 12% if you have human intelligence behind it. If a source tells you "that boat is going to leave that harbour and come in the United States through this route", then okay, the amount of smuggler busting goes to 12%. But still, in 88% of the cases, even when you have human intelligence behind it, good intelligence, it does not give anything.

As my last remark, why is it that they focus on cocaine and on marijuana? It is basically because it is easier to make an interception of a boat or a plane that is carrying huge quantities. For instance, marijuana is imported in tonnes. Cocaine is also imported in tonnes. Over the last five years the seizure of cocaine went from two metric tonnes to over 25 tonnes, and still, in five years, it does not make any difference with regard to the market.

The reason it is difficult to make a bust of heroin is that they do not smuggle heroin in quantities as large as cocaine or marijuana. This leads me to believe that if you try to seal the borders with regard to terrorists who would be either incoming or departing from Canada, all the arguments that you find in this particular study would even be stronger. You do not relate to terrorists in terms of tonnes. These are very difficult persons to spot, first of all. I mean, you do not have a whole regiment of terrorists coming into the country, and if you make an interception it is not sure whether you are going to intercept actual terrorists or just persons travelling in these areas.

• 1655

I will conclude on this. If it is very, very hard to seal the borders with regard to drugs, it is even harder to do it with heroin. My own conclusion would be if you are trying to use the military, the Coast Guard, and all that to seal the borders against terrorism, the chances that you will really intercept some terrorism are on the level of finding a needle in a haystack. That is basically what my conclusion would be. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Before going to the next witness, may I put this question to your statement. To some extent public awareness is an important factor in the whole question of drug interdiction. It is also an important factor with respect to education. To the extent that we have a capacity to apprehend those who would bring illicit drugs to our country, is there not some value, apart from all the other data you give that talks about the insignificance of it in

[Traduction]

détecter les bateaux ou les avions qui peuvent transporter de la drogue. Et finalement, il s'agit d'intercepter les trafiquants.

On remarque avec intérêt que les cas où la garde-côtière des États-Unis appréhende effectivement des trafiquants de drogues ne représentent que 4 p. 100 de l'ensemble de ses interventions. Dans 96 p. 100 des interceptions de navires suspects, on ne trouve aucune drogue.

Cette proportion de 4 p. 100 passe à 12 p. 100 lorsque la garde-côtière bénéficie de l'appui d'un service de renseignements. Si quelqu'un signale que tel bateau se dirige vers tel port des États-Unis, la proportion des interceptions fructueuses va passer à 12 p. 100. Mais même avec l'appui d'un service de renseignements efficace, 88 p. 100 des interceptions seront vaines.

Je voudrais dire enfin pourquoi l'étude est consacrée exclusivement à la cocaïne et à la marijuana. C'est essentiellement parce qu'il est plus facile d'intercepter un navire ou un avion qui transporte d'énormes quantités de drogues. Par exemple, c'est en tonne que se chiffrent les importations de marijuana. Il en va de même pour la cocaïne. Au cours des cinq dernières années, les saisies de cocaïne sont passées de deux tonnes métrique à plus de 25 tonnes, et pourtant, elles n'ont pratiquement aucun effet sur les ventes au détail.

Il est très difficile de saisir de l'héroïne, car le trafic de cette drogue s'effectue en quantité beaucoup moins importante que celui de la cocaïne ou de la marijuana. Ceci m'amène à penser que les conclusions de cette étude sont encore plus pertinentes dans le cas du terrorisme, si l'on essaie de fermer les frontières aux terroristes qui veulent entrer au Canada ou en sortir. La lutte anti-terroriste ne se mesure pas en tonne. Au départ, il est très difficile de repérer les terroristes. Ils ne pénètrent jamais dans un pays par régiment entier et lorsqu'on essaye de les intercepter, il est difficile de savoir si on va intercepter de véritables terroristes ou de simples touristes.

Pour conclure sur cette question, il est très difficile de fermer les frontières au trafic de la drogue, à plus forte raison lorsqu'il s'agit d'héroïne. Ma conclusion personnelle, c'est que si l'on fait intervenir l'armée, la garde côtière et d'autres services pour fermer les frontières au terrorisme, on a à peu près autant de chance d'intercepter des terroristes que de trouver une aiguille dans une meule de foin. Voilà essentiellement ma conclusion. Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Avant de passer la parole à l'autre témoin, je voudrais vous poser une question concernant votre exposé. Dans toute la question de la répression du trafic de la drogue, la sensibilisation et l'information du public constituent des éléments importants. Dans la mesure où les forces de l'ordre parviennent à appréhender des personnes qui importent des drogues illicites dans notre pays, n'est-il pas utile,

[Text]

terms of stopping the practice, of at least continuing to keep the public profile of the issue before the public and therefore important from the other perspectives?

Prof. Brodeur: Well, it is a very good question, Mr. Chairman. Actually, good questions are ones on which you have something to say.

At the end of this particular study they raised this same sort of question, and here is their answer. They say something like it is worthwhile to invest \$100 million in trying to intercept a few drug traffickers. Their answer is like that. Apparently the social cost of the drug trade in the United States is evaluated by them to be something like \$65 billion. And their answer is if the ratio of your investment... If you have a problem of this magnitude, like a \$65-billion economic and human and social cost in the drug trade, it probably is worthwhile to invest \$100 million, because it heightens public awareness that you are doing something, and you may generate some effects you had not known before.

The important point is that they say something like if it were not \$65 billion, but something that would be below let us say \$15 billion, then it would not be worthwhile to invest \$100 million, and probably not even \$10 million. It is only when the problem is of the kind of magnitude that you have in the United States that you ought to invest, even though you know you are not being very efficient, some money in order to have better public relations, to heighten security, and so forth and so on.

I direct you to the end of this. It is really discussed in this way. I think the overall conclusion is if you have an enormous problem you can sort of afford to be inefficient, but if you do not have an enormous problem then it is worthless to spend \$10 million. That would be the general statement.

The Chairman: Thank you very much.

I would like to call upon Major-General Cheriton and ask if he would give us about 10 minutes of comment and then we will ask the members of the committee to ask questions.

Major-General G.R. Cheriton (Retired) (Chairman, Counter-Terrorism Task Force): Mr. Chairman, hon. members, I am pleased to have this opportunity to appear before you. A word of warning, though: I am not very good at compressing my thoughts; I think every one of them is a gem, and deserves to be polished. So you will have to bear with me if I stay with it.

I am honoured to be here and surprised, because my background as an infantryman to talk on maritime sovereignty consists of having crossed the Atlantic five times by Cunard and by crossing the Ottawa River every morning in my chestnut canoe, as Len Hopkins knows. That is the sum total of it all.

[Translation]

indépendamment de toutes vos données sur l'inefficacité des mesures prises, de poursuivre néanmoins cette action pour la signaler à l'attention du public, puisque ses effets vont au-delà de ces résultats immédiats?

M. Brodeur: Voilà une excellente question, monsieur le président. En fait, les bonnes questions sont celles sur lesquelles on a quelque chose à répondre.

À la fin de l'étude, ses auteurs se sont posé le même genre de question, et voilà comment ils y ont répondu. Ils disent, en quelque sorte, qu'il est rentable d'investir 100 millions de dollars pour essayer d'intercepter quelque trafiquants de drogue. Voilà leur réponse. Apparemment, le coût social du trafic de drogue aux États-Unis est évalué à environ 65 milliards de dollars. Ils considèrent donc que si le rendement de l'investissement... Lorsqu'on a un problème de cette ampleur, c'est-à-dire des coûts économiques, sociaux et humains de 65 milliards de dollars occasionnés par le trafic de la drogue, il est sans doute rentable d'investir 100 millions de dollars, car cela indique à la population que les pouvoirs publics font quelque chose, ce qui pourrait fort bien engendrer des effets positifs.

Ce que disent essentiellement les auteurs de l'étude, c'est que si les coûts étaient non pas de 65 milliards de dollars, mais disons de 15 milliards de dollars, il ne serait pas rentable d'y consacrer 100 millions de dollars, ni même 10 millions. C'est seulement lorsque le problème est de l'ampleur que l'on connaît aux États-Unis qu'il est rentable d'investir de l'argent, même lorsqu'on sait que les mesures ne seront pas très efficaces, afin d'améliorer les relations publiques, de renforcer la sécurité, etc.

Je vous renvoie à la fin de cette étude. Voilà l'argumentation qu'on y trouve. La conclusion générale, c'est que plus le problème est considérable, plus on peut se permettre des mesures inefficaces, mais si le problème est de moindre importance, il est inutile d'y consacrer même 10 millions de dollars. Voilà le principe général.

Le président: Merci beaucoup.

Je voudrais donner la parole au major-général Cheriton et lui demander de nous faire un exposé d'une dizaine de minutes, après quoi les membres du Comité pourront lui poser des questions.

Le major-général G.R. Cheriton (retraité) (président du Groupe de travail sur les mesures antiterroristes): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, je suis heureux de pouvoir comparaître devant vous aujourd'hui. Tout d'abord, une mise en garde: Je ne suis pas très doué pour résumer; j'estime que chacun de mes arguments est un joyau et mérite donc d'être présenté sous toutes ses facettes. Vous ne m'en voudrez pas si je m'en tiens à ce principe.

Je suis très honoré, mais un peu surpris, d'être ici, car j'ai servi dans l'infanterie et ma compétence pour parler de souveraineté maritime se limite à cinq traversées de l'Atlantique sur la ligne Cunard et à la traversée de la rivière des Outaouais en canot chaque matin, comme le sait Len Hopkins. C'est à peu près tout.

[Texte]

However, I have been invited here to speak on the subject of terrorism, and perhaps by way of a background I should explain to you my qualifications for appearing before this committee.

• 1700

I retired from the Canadian Forces in 1987, shortly after which I was appointed chairman of the federal government's Counter-Terrorism Task Force, which was made up of secondees from those departments and agencies interested in this particular topic.

Our task was to review and improve existing counter-terrorism arrangements in Canada, particularly in the area of contingency planning and crisis management. We worked on this project for about 15 months.

As the principal means of incorporating our innovations into the national counter-terrorism program, we produced a national counter-terrorism plan which was submitted to the interdepartmental committee on security and intelligence. I understand it was approved this summer by the Cabinet committee on security intelligence. That being the case and our job having been completed, my task force was stood down.

Mr. Chairman, I cannot resist the opportunity to make a few general comments on the future of Canada's Armed Forces. I think it is relevant to your consideration.

In reviewing the minutes of your previous hearings—and I have read them all—I became aware of the scope of your study and its potential importance to Canada's future as a secure and sovereign state, and the effect that this study could have on defence policy with respect to the future roles and responsibilities of Canada's Armed Forces.

It is very clear from the nature of your questioning that you are concerned with how the Canadian Forces is to accommodate a growth in quasi-military roles, while at the same time preserving—and this is critical—a residual fighting capability. In this regard, I would like to make a cautionary remark.

While there are many domestic tasks that armed forces could perform, Canadians must not forget that at root they maintain armed forces as an insurance policy against unforeseeable, and largely externally-driven, dangers.

Combat in a high intensity, technologically demanding military environment, however unthinkable in today's political climate, might one day be required. Furthermore, the principle rationale for maintaining modern armed forces is this: if you allow it to run down, it cannot be reconstructed as rapidly as you are going to need them.

Policy-makers must also bear in mind that the precise future relevance of armed forces that must be sustained

[Traduction]

Pourtant, j'ai été invité ici pour parler du terrorisme et pour que vous puissiez me situer, je voudrais vous expliquer à quel titre je me présente devant ce Comité.

J'ai pris ma retraite des Forces Armées Canadiennes en 1987 et, peu de temps après, le gouvernement fédéral m'a nommé président du Groupe de travail sur les mesures antiterroristes, constitué de personnes détachées des ministères et organismes clés ayant des responsabilités ou des intérêts dans la lutte antiterroriste.

Notre mission était de revoir et d'améliorer les mesures antiterroristes actuelles notamment dans le domaine de la planification des mesures d'urgence et de la gestion des crises. Nous y avons travaillé pendant 15 mois environ.

Pour incorporer nos conclusions au plan de mesures antiterroristes gouvernementales, nous avons un plan national de lutte contre le terrorisme, qui a été soumis au Comité interministériel sur la sécurité et le renseignement. D'après ce que je sais, il a été approuvé l'été dernier par le Comité du Cabinet sur la sécurité et le renseignement. C'est à cette époque que, sa mission achevée, le Groupe de travail a été dissous.

Monsieur le président, je ne peux résister à la tentation de faire quelques observations d'ordre général sur l'avenir des Forces Armées Canadiennes, dans l'espoir quelles seront pertinentes.

En relisant les procès-verbaux des séances précédentes—et je les ai tous lus—j'ai pris conscience de la portée de votre étude et de l'importance qu'elle pourrait revêtir pour l'avenir du Canada en tant qu'État souverain, ainsi que de ses conséquences pour la politique de défense en ce qui concerne le rôle et la responsabilité future des Forces Armées Canadiennes.

Il apparaît clairement, d'après les questions, que vous vous demandez comment les Forces armées vont s'accommoder de la croissance de leur rôle extra-militaire tout en préservant—et c'est essentiel—une capacité résiduelle de combat. À cet égard, je voudrais faire une mise en garde.

Malgré toutes les fonctions intérieures que pourraient assumer les Forces armées, les Canadiens ne doivent pas perdre de vue le fait que l'entretien d'une armée constitue une police d'assurance contre les dangers imprévisibles, venant essentiellement de l'étranger.

Même si une intervention dans un conflit militaire de forte intensité nécessitant de grands moyens technologiques est sans doute inconcevable dans le climat politique actuel, il se pourrait qu'elle soit un jour nécessaire. En outre, le maintien d'une armée moderne est fondé sur le principe suivant: un pays qui renonce à son armée ne va pouvoir en reconstituer une suffisamment rapidement en cas de besoin.

Les responsables politiques doivent également garder à l'esprit le fait qu'on ne peut jamais savoir avec précision

[Text]

and modernized today, if they are to be available tomorrow, can never be predicted with confidence.

Although the Armed Forces—and this is very difficult for the gentlemen sitting on the far side, and their colleagues on Colonel By—must accept the fact that for the immediate future they have no important military tasks to fulfil, in the end, regardless of whatever the quasi-military role justification, they comprise a small insurance capability of fighting competence for eventualities that cannot be foreseen at the present time.

For the immediate future, however, there are going to be an increasing number of essentially civilian duties to perform—whether it is checking visas in the Barrow Straits, watching trawlers or building bridges in the Yukon—with the result that some loss to the combat edge will have to be accepted as the price that must be paid for contemporary relevance. This is very hard for them to accept.

I would now like to turn to some general comments on terrorism. During all of the committee's previous hearings, the subject of terrorism was raised but once. I must say that I have not seen last week's *Minutes of Proceedings and Evidence*, but prior to that only once did the subject of terrorism raise its head. That was by Mr. Ian Glen, the Assistant Deputy Solicitor General, who, when he did raise the subject of terrorism, at the same time seemed to dismiss it by saying:

shipping does not present an attractive target for terrorists.

The fact that you have heard so many expert maritime witnesses over the past few months, and the fact that the subject of terrorism has been raised but once, gives an indication of just how insignificant the subject of terrorism is with respect to your concerns about maritime sovereignty.

• 1705

Perhaps terrorism does not deserve any more thoughts than it has received. Be that as it may, you have been concerned enough to invite me to talk about it, so let me leave you with some of my ideas, if I might, and have you decide for yourselves.

Political terrorism may be briefly defined as coercive intimidation. It is a systematic use of fear to terrorize individuals, groups and communities or governments into conceding to terrorist political demands. In the words of an ancient Chinese proverb, "kill 1, frighten 10,000". It is therefore a weapon of psychological warfare whereby terrorists judge their own success or failure primarily in terms of political, psychological and propaganda impact rather than by the traditional military criteria of deaths and damage caused. We sometimes have trouble grabbing that one.

Terrorism is essentially a tactic, a form of political warfare designed to achieve political ends. It falls under

[Translation]

l'effort d'entretien et de modernisation qu'il faut consentir aujourd'hui pour que l'armée soit en mesure de faire face demain à toute éventualité.

Bien que les Forces armées doivent accepter de ne pas avoir de mission importante à remplir dans l'avenir immédiat—et c'est sans doute très difficile pour ces messieurs, ainsi que pour leurs collègues du QGDN—au bout du compte, quelle que soit la justification de leur rôle extra-militaire, celui-ci compromet la garantie de l'aptitude au combat dont on ne peut prédire le besoin.

Toutefois, à court terme, l'armée aura à assurer un nombre croissant de fonctions civiles, qu'il s'agisse de la vérification des visas dans le détroit de Barrow, de la surveillance des voyageurs ou de la construction de pont dans le Yukon, avec comme corollaire la diminution relative de son aptitude au combat. Pour les militaires, c'est très difficile à accepter.

Je voudrais maintenant vous proposer quelques observations d'ordre général sur le terrorisme. Au cours des séances précédentes du Comité, le terme terrorisme n'a été abordé qu'une seule fois. Je n'ai pas vu les procès-verbaux de la semaine dernière, mais avant cela, le sujet n'est apparu qu'une seule fois, lorsque le sous-solliciteur général adjoint, M. Ian Glen, a semblé nier le phénomène en disant

que la marine marchande ne semblait pas constituer une cible intéressante pour les terroristes.

Vous avez recueilli les témoignages de très nombreux experts en affaires maritimes au cours des deux derniers mois, et le fait que le terme terrorisme n'ait été abordé qu'une fois est significatif de l'absence de liens entre les terroristes et la souveraineté maritime.

Il est possible que le terrorisme ne mérite guère plus d'intérêt qu'il n'en a reçu. Mais comme vous vous êtes sentis suffisamment concernés pour m'inviter, je vais vous faire part de mon opinion. Il vous reviendra par la suite de décider ce que vous ferez.

On peut définir schématiquement le terrorisme politique comme une intimidation coercitive. C'est l'utilisation systématique de la peur pour forcer des individus, des groupes, des communautés ou des gouvernements à se plier à certaines exigences politiques. Comme le dit un vieux proverbe chinois: «en pendre un pour en effrayer 10,000». C'est donc une arme de guerre psychologique dans laquelle les terroristes jugent de leur réussite ou de leur échec en termes d'impact politique, psychologique et de propagande plutôt que d'après les critères militaires traditionnels de pertes et de destructions causées, ce qui est parfois difficile à comprendre.

Le terrorisme est essentiellement une tactique, une forme de guerre politique destinée à atteindre des buts

[Texte]

that rubric of low-intensity conflict, something a colleague of mine, Dan Loomis, wrote about in some detail some 15 years ago. Low-intensity conflict may be described as warfare at the lower end of the spectrum of violence in which political, economic and psychological considerations play a more important role than does conventional military power.

International terrorism over the past few years has elevated individual acts of violence to the level of a strategy and has deliberately or otherwise devalued conventional military power by substituting the drama of violence and coercion played to a worldwide audience.

What then can be done about it other than leaving the subject to solve itself? I went through this over the last two years in my job as chairman of the task force. There are people out there who are prepared to let it ride.

In my opinion, there is nothing more dangerous than stoicism: "crossing the bridge when you get to it", "when the time comes, we will know what to do", "time is the best remedy" and more of these kinds of bromides. After a major terrorist attack has been committed, a solution will certainly be found. But by that time, it is likely that lives will have been lost and damage—both material and political—will have been caused.

In my opinion, what is needed to spare those deaths and losses is to plan ahead and to take measures and postures in anticipation of the events. You have to bear in mind the difficulties dictated by political, social and economic reality. The fallacy, gentlemen, is clear. To wait until the bombs begin to explode and then depend on luck to see you through while you frantically scramble to gather your defences is foolish. Luck smiles on those who are prepared.

Policy-makers must above all, in their planning and their preparations to counter terrorism, demonstrate competence. The government may not always win, but it must show that it and not the terrorists is in charge. This is the mission facing policy-makers during the next decade.

I would like now to turn—I am getting closer and closer to your area of interest, if you can put up with me—to the subject of terrorism in the military.

The Chairman: If I might suggest, just for a moment, you will hear the bells ringing. We have checked; it is a 30-minute bell. That means the vote will be taking place at 5.35 p.m. I am wondering if you might try to finish your comments by about 5.15 p.m.

MGen Cheriton: Certainly. Let me turn to my last couple of comments, which are specifically related to the maritime side of things.

[Traduction]

politiques. Il tombe dans la rubrique des conflits de «faible intensité» qui peuvent être décrits comme des guerres au bas de l'échelle de la violence dans lesquelles les considérations politiques, économiques et psychologiques jouent un rôle plus important que la puissance militaire conventionnelle. Mon collègue Dan Loomis a écrit sur ce sujet il y a une quinzaine d'années.

Au cours de ces dernières années, le terrorisme international a porté les actes de violence individuels au niveau de la stratégie et a délibérément dévalué la puissance militaire conventionnelle en lui substituant l'horreur de la violence et la coercition médiatisée l'échelle mondiale.

Que peut-on donc faire d'autre que d'attendre que le problème se règle de lui-même? C'est un problème sur lequel je me penche depuis deux ans en ma qualité de président du groupe de travail. Il y a des gens qui sont tout à fait prêts à attendre que cela se passe tout seul.

Selon moi il n'y a rien de plus dangereux que le stoïcisme ou le fatalisme consistant à s'en remettre au temps pour régler les maux de la société et à attendre que les catastrophes se produisent pour réagir. On trouvera certainement une solution à une attaque terroriste majeure après son déclenchement mais à ce moment là on aura déjà déploré des pertes en vie humaine et des destructions.

Pour les éviter il faut un plan et des mesures pour prévoir les événements en ayant à l'esprit les difficultés imposées par les réalités politiques, économiques et sociales. Attendre jusqu'à l'explosion des bombes et s'en remettre à la chance pour s'en sortir, tout en déclenchant l'alerte frénétiquement pour regrouper vos moyens de défense est ridicule. La chance ne sourit qu'à ceux qui sont prêts.

Les décideurs doivent avant tout prouver leur compétence dans la lutte contre le terrorisme. Le gouvernement ne gagnera peut-être pas à tout coup, mais il doit prouver que c'est lui et non les terroristes qui maîtrise la situation. C'est la mission à laquelle les décideurs auront à faire face au cours de la prochaine décennie.

Je voudrais maintenant aborder le problème du terrorisme et des militaires, question qui vous intéresse tout particulièrement.

Le président: Je me permets de vous interrompre un instant pour vous signaler que le timbre que l'on entend en ce moment devrait durer une demi heure ce qui signifie qu'il y aura un vote à 17h35. Je me demande si vous pourriez terminer la lecture de votre exposé vers 17h15.

Mgén Cheriton: Certainement. Je vais donc passer au terrorisme maritime.

[Text]

• 1710

In general, ladies and gentlemen, I believe the measures necessary to combat terrorism are in place with respect to events on land in Canada. In other words, I think we can match the threat, at least as far as it is currently perceived, even though there are many misconceptions about what the threat may be.

However, the same cannot be said of our nation's preparedness to defeat a terrorist threat at sea. Whether the target is a stationary oil rig, a cargo ship sailing in Canada's territorial waters, or a barge moving through the Great Lakes, the moment you introduce the maritime factor to the terrorist-incident equation, the complications increase by a factor of three, and quickly exceed the resources available in terms of equipment, skills, and training. In fact, the problems become so overwhelming that one detects, among the officials responsible, a profound resignation and a general acceptance that, given the unlikelihood of such an attack and the extensive resources that would have to be called up to meet it, it is best to file it away and hope that the incident never occurs. Understandable as this may be, the Counter-Terrorism Task Force in its final report identified this shortcoming and recommended that the Security Advisory Committee:

conduct a study on the maritime conditions with a view to determining the need for, and the content of, a future maritime counter-terrorism contingency plan.

As of this moment, I am not aware whether any action has been taken with respect to that recommendation.

Before leaving this subject of vulnerability to terrorist attacks in a maritime environment, I want to make clear that I do not claim any expertise in this area. There are in fact few, if any, Canadians who could make such a claim. However, in recent months, during meetings I held in Britain with the U.K. military authorities responsible for the military component of Britain's counter-terrorism program—a program that has been honed to a fine edge—I raised the subject of the maritime threat and their plans to counter it. I am not at liberty to discuss their reply in any detail. However, a typical response involved a panoply of military technologies and skills, including the use of dedicated long-range patrol aircraft, maritime helicopters and helicopter carriers, submersibles, a myriad of electronic equipment, and finally, the use of the U.K. special boat service, which is the British maritime equivalent of their SAS, a special breed of servicemen for whom we have no equivalent in Canada. I mention this simply to point out the complexity and the cost involved in trying to provide a competent response to a problem that some would say is, at best, marginal.

With respect to the future of the Armed Forces and its contribution to the nation's security, history has led most observers to accept the proposition that, as there is a diminution of external threat, so there develops an increase in internal unrest. It follows, then, that the role

[Translation]

On peut donc dire que les mesures destinées à faire face à des actes terroristes sur terre sont en place et peuvent répondre à la menace, du moins telle quelle est perçue actuellement.

On ne peut pas en dire autant à mon avis de la menace terroriste en mer. Que l'objectif soit une plate-forme pétrolière, un navire naviguant dans les eaux territoriales du Canada ou une barge circulant sur les Grands Lacs, dès lors que le facteur maritime intervient dans l'équation de l'incident terroriste, les complications sont multipliées par trois et dépassent très rapidement les ressources disponibles en terme d'équipement, de spécialistes et d'entraînement. Les problèmes deviennent si accablants que les autorités responsables sont saisies d'un sentiment de résignation et se disent qu'étant donné le caractère improbable d'une telle attaque et l'ampleur des ressources qui devraient être mobilisées pour y faire face, il est préférable de classer le dossier et de prier le ciel que cela n'arrive pas chez nous. Même si c'est une attitude compréhensible, le Groupe de travail sur les mesures antiterroristes a relevé ce point faible et a recommandé dans son rapport final que le comité consultatif de la sécurité:

étudie la situation maritime afin de déterminer le besoin et le contenu d'un plan d'intervention contre le terrorisme maritime.

À ma connaissance ces recommandations n'ont toujours pas été suivies d'effets.

Pour en terminer avec la vulnérabilité canadienne aux attaques terroristes dans un environnement maritime, je tiens à préciser que je ne prétends pas être expert en la matière. D'ailleurs le Canada ne possède pratiquement pas d'experts dans ce domaine. Toutefois au cours des mois écoulés, durant les réunions qui ont eu lieu en Grande-Bretagne avec les autorités militaires responsables de la composante militaire du programme de lutte antiterroriste, j'ai abordé le problème de la menace maritime et de leur plan pour la contrer. Je ne suis pas autorisé à vous donner les détails de leurs réponses. Toutefois une réaction typique à pareille menace fait appel à toutes une panoplie de technologies militaires et de compétences avec l'emploi d'avions de patrouille militaires, d'hélicoptères de la marine et de porte-hélicoptères, de sous-marins, d'un tas d'équipements électroniques et le recours aux services spéciaux de la marine, l'équivalent des SAS, un type spécial de soldats dont nous n'avons pas l'équivalent au Canada. Tout ceci pour vous montrer la complexité et les coûts induits pour réagir correctement à un problème qui, de l'avis de certains, n'est que marginal.

En ce qui concerne l'avenir des forces armées et leur apport à la sécurité du pays, la plupart des observateurs savent qu'une diminution des menaces extérieures entraîne une augmentation de l'instabilité interne. Le rôle des forces armées doit suivre cette évolution car,

[Texte]

of the military must shift in tempo with the times. If a country is not looking outward, it is axiomatic that it will be looking inward.

The Chairman: Thank you. I would like to ask whether the statement you were reading is identical with what we have before us.

MGen Cheriton: Yes. So anybody who is interested can find it there.

The Chairman: What we will miss is that wonderful delivery. I appreciate it very much.

[Traduction]

lorsqu'un pays ne s'intéresse pas à ce qui se passe à l'étranger, il se concentre sur ses propres problèmes.

Le président: Merci beaucoup. Le texte que vous venez de lire est-il identique à celui que vous nous avez fait distribuer?

Mgén Cheriton: Oui et il vous suffira donc de le consulter.

Le président: Malheureusement la seule lecture du texte ne restituera pas le charme d'un exposé de vive voix. Merci beaucoup.

• 1715

Mr. Hopkins (Renfrew—Nipissing—Pembroke): A point of order, Mr. Chairman. I would like to give you a very statesman-like suggestion. In view of the importance of this meeting and the fact that you have witnesses here who have put themselves out to be here on a very important list of subjects, would you be disposed to the good old parliamentary practice of pairing, so we can continue to proceed with this meeting? There are two Conservatives and two Liberals here. I have consulted with my colleague and he will consent to that great gesture if you would be agreeable.

The Chairman: I think that is perfectly fine with your Chair. I presume it is fine with Mr. Ferland.

M. Marc Ferland (député de Portneuf): Si c'est bien pour le président, c'est sûrement bien pour le vice-président.

The Chairman: I want to thank you, Mr. Hopkins, for... what was obviously embarrassing myself as Chair. I think your suggestion is very acceptable.

Mr. Ferland: A point of order.

Il serait peut-être bon, monsieur le président, afin de ne pas inquiéter nos whips, tant libéraux que conservateurs, qu'un des adjoints puisse prévenir nos whips respectifs pour ne pas qu'ils nous cherchent inutilement.

The Chairman: Right. I will ask the researcher to do that. Do not ask for advice; tell them what we are doing.

Mr. Rompkey (Labrador): Mr. Chairman, listening to our witnesses, one begins to wish the good old days of the Cold War were back and we all knew exactly where we stood, exactly who the enemy was, and exactly how we were going to counter any moves.

The Chairman: I presume the Committee Reporting Service should report that with tongue in cheek.

Mr. Rompkey: It was tongue-in-cheek. But what I gather from both our witnesses is that we are certainly ill-prepared for both terrorism and drug interdiction, and even if we were prepared it would not make a hell of a lot of difference.

M. Hopkins (Renfrew—Nipissing—Pembroke): J'invoque le règlement monsieur le président pour vous faire une suggestion. Étant donné l'importance de la réunion et compte tenu du fait que nos témoins se sont donné la peine de venir jusqu'ici pour nous entretenir de ces questions fort importantes, je me demande si vous seriez d'accord pour poursuivre la réunion avec les deux députés conservateurs et les deux libéraux ici présents? Mon collègue, que j'ai consulté à ce sujet, est d'accord.

Le président: Je n'ai pas d'objection et je présume que M. Ferland n'en a pas lui non plus.

Mr. Marc Ferland (Portneuf): If it is fine with the Chairman it is fine with the Deputy Chairman.

Le président: Je vous remercie monsieur Hopkins de nous avoir permis ainsi de nous tirer de cette situation délicate. Votre suggestion est excellente.

M. Ferland: J'invoque le règlement.

It might be a good idea Mr. Chairman to let our respective whips know about our decision so that they do not waste their time looking for us.

Le président: Excellente idée. Je demanderais à notre recherchiste de leur faire part de notre décision.

M. Rompkey (Labrador): A écouter nos témoins, on souhaiterait presque en revenir au bon vieux temps de la guerre froide, lorsqu'on savait à quoi s'en tenir et qui étaient nos ennemis et comment nous allions contrer leurs manœuvres.

Le président: Je présume que vous dites ça en plaisantant.

M. Rompkey: Bien entendu. D'après nos témoins, nous sommes mal préparés pour lutter contre le terrorisme et contre le trafic des stupéfiants; même si nous étions préparés cela ne changerait pas grand-chose à la situation.

[Text]

I wish I could apply the Chinese proverb that was quoted in defence of terrorism to drug interdiction. The proverb was "kill 1, frighten 10,000". That obviously does not apply in the face of drug interdiction.

If that does not work, does it mean nothing works? Does it mean we do nothing? Do we simply aim at the source of the problem rather than the end of the trip?

Is new technology emerging that would help? I guess that is another question that occurred to me.

The thing on terrorism too is if we do not have that capability in Canada, the special security services, and if it really is not needed at this point, does it make any sense for Canada to be part of some international group? I am thinking of "Son of NATO". Canada has, for example, played a role over the years, and a very useful and prominent role, in peacekeeping, and in that connection we have worked with troops of other countries. If there is not a role within Canada for specially trained troops, does it make any sense for Canada to participate in some sort of international group, well trained, that would respond to circumstances that are obviously going to occur in other parts of the globe? Have we thought about that? Does that make any sense at all? Is it worth pursuing?

MGen Cheriton: If I may say a word or two on terrorism, there has been, Mr. Rompkey, an extraordinary amount of co-operation amongst most of the civilized countries in the world with trying to get on board in an organized, co-operative fashion, and in this regard Canada has been a very active player. Indeed, various conventions have been put in place over the past five to ten years to combat this. No one would suggest time has been wasted—quite the contrary. It has been time well spent and we, in the developed countries, are in a much better position to fight terrorism now than we were even five years ago, to say nothing of 10 years ago. In this regard, I can only say we must continue in the international forum.

• 1720

The single most important aspect to fighting terrorism is good intelligence, followed fairly shortly thereafter by a quick and effective response. Not one country in the world today is capable of providing all the intelligence it needs, so co-operation in that field is of paramount importance.

Mr. Rompkey: Might we get some comments on the drug interdiction as well.

The Chairman: Prof. Brodeur had indicated he wanted to respond to the question also.

Prof. Brodeur: I believe the magnitude of the drug problem should be assessed very thoroughly before any kind of big money is invested in this.

Let me give you an example. It seems that in the United States, even though the problem is quite serious, its magnitude has been rather exaggerated. To give you

[Translation]

Domage qu'on ne puisse pas appliquer le proverbe chinois à savoir «en pendre un pour en effrayer 10,000» à la lutte contre les stupéfiants.

Mais cela signifie-t-il pour autant qu'on ne peut vraiment rien faire du tout? Faut-il s'attaquer à la source du problème plutôt qu'à ses effets?

Je me demande par ailleurs si des nouvelles technologies sont à l'étude pour lutter contre le trafic des stupéfiants.

En ce qui concerne le terrorisme, étant donné que le Canada ne possède pas de force spéciale dont la nécessité n'est d'ailleurs pas évidente, à quoi cela sert-il que le Canada fasse partie d'organismes internationaux? Ainsi en tant que membre de l'Otan, le Canada a joué un rôle important dans le maintien de la paix, de concert avec les armées d'autres pays. Est-ce que nous n'avons pas besoin au Canada même de troupes seulement entraînées dans la lutte contre le terrorisme, le Canada pourrait peut-être néanmoins faire partie d'un organisme international de lutte contre le terrorisme pour réagir aux attaques terroristes qui auront fatalement lieu quelque part dans le monde. Je voudrais savoir ce que vous en pensez.

Mgén Cheriton: Tous les pays civilisés, y compris le Canada ont coopéré au maximum dans la lutte contre le terrorisme. Un certain nombre de conventions internationales ont d'ailleurs été signées dans ce domaine au cours des dix années écoulées. Donc on n'a pas du tout perdu son temps, bien au contraire et les pays développés sont maintenant bien mieux placés qu'il y a cinq ou dix ans pour lutter contre le terrorisme. Nous devons donc poursuivre cet effort international.

La lutte contre le terrorisme exige avant tout que l'on dispose d'un bon service de renseignements et ensuite que l'on réagisse de façon rapide et efficace. Étant donné qu'aucun pays ne peut plus désormais compter sur ses seuls services de renseignements il est essentiel de coopérer dans ce domaine.

M. Rompkey: Pourriez-vous nous dire quelque chose au sujet de la lutte contre les stupéfiants.

Le président: Le professeur Brodeur a demandé la parole.

M. Brodeur: Avant d'affecter des crédits important à la lutte contre les stupéfiants, il faut pour commencer déterminer l'ampleur du problème.

Ainsi, même aux États-Unis où le problème est effectivement grave, son ampleur, à mon avis, a été exagérée. Ainsi on y enregistre 3,500 décès par an par

[Texte]

just a few figures, something like 3,500 deaths every year are attributable to overdosing with regard to cocaine. Abuse of alcohol causes 50,000 people to die; 180,000 die of abuse of tobacco.

Mr. Hopkins: How many for cocaine?

Prof. Brodeur: The figures are 3,500 for cocaine, 50,000 for alcohol, and 180,000 for tobacco. These figures are widely quoted and the inference from all of this is that perhaps it would be better to focus on some sort of an education campaign regarding abuse of alcohol, tobacco, and so forth.

The first comment is to try to see what the magnitude of the problem is.

The second is that I believe your committee is preoccupied with what defence can do in this particular area. It is not certain that it would not be better to invest some money in some other area, perhaps, in order to deal with the drug problem, rather than to invest in defence.

Is the military the best kind of answer that we can give to the drug problem? I would think not, but this is really for you to decide.

I truly agree with what the major-general said about the need for intelligence, but I want to stress that the kind of intelligence that is useful in this particular context is human. It is basically rather precise and specific intelligence gathered from human sources. The idea of investing in technology to identify individual or particular boats may be a waste of effort.

Mr. Rompkey: I wonder if there are any models here for us. Is it oversimplifying to draw the comparison between police on Highway 401 and the navy on the high seas? I am thinking about Admiral Crickard's position about the constabulary effect of the Armed Forces.

How many deaths are due to highway traffic accidents? Can they be reduced by having more OPP on Highway 401, or can they be reduced by education? I am looking for models we might be able to use, because you are telling us that putting more ships and personnel out there will not really be very effective and that we would be better off in spending our money on education. Yet, if we take the model of the highway, you surely have have both.

• 1725

I am wondering what your response would be to the constabulary effect of the Armed Forces. Not that they prevent a great deal of illegal drugs from coming into the country, or prevent a lot of foreign ships from over-fishing, or prevent a lot of foreign ships from polluting our shore-line, but if we did not have them there, how much more would take place?

Prof. Brodeur: Since you have asked about models, I will try to provide you with one. But before I do that, let me say briefly that I was using education as an example. I

[Traduction]

surdose de cocaïne, alors que l'alcool provoque 50,000 décès par an et le tabac 180,000.

M. Hopkins: Vous avez dit combien pour la cocaïne?

M. Brodeur: Trois mille cinq cents décès par an à cause de la cocaïne, 50,000 à cause de l'alcool et 180,000 à cause du tabac. Ce sont des chiffres bien connus dont on pourrait à juste titre conclure qu'il serait peut-être préférable de lancer une campagne d'information contre les méfaits de l'alcool et du tabac.

Commençons donc à cerner l'ampleur du problème.

Quant à la question de savoir ce que l'armée peut faire dans la lutte contre la toxicomanie, je me demande s'il ne serait pas préférable d'affecter des crédits à d'autres moyens plutôt que l'armée.

J'estime pour ma part que l'armée n'est vraiment pas bien placée pour participer à la répression du trafic des stupéfiants, mais bien entendu c'est à vous de décider.

Si comme le major-général l'a dit nous avons en effet besoin de renseignements, ces renseignements doivent provenir de source humaine dans le cas des stupéfiants. Je pense que la technologie ne servirait pas à grand-chose pour repérer des bateaux.

M. Rompkey: Serais-je téméraire de faire une analogie entre la circulation sur l'autoroute 401 et la Marine en haute mer? Je pensais à ce que l'amiral Crickard a dit concernant le rôle de police des Forces armées.

Pourrait-on réduire le nombre de décès dus à des accidents de la route en multipliant les patrouilles de police sur nos autoroutes ou bien vaudrait-il mieux de lancer des campagnes d'éducation des automobilistes. Je me demande quel modèle nous devrions choisir, car vous venez de nous expliquer qu'augmenter le nombre de bateaux et d'agents ne servirait pas à grand-chose et qu'il vaudrait mieux insister sur des campagnes d'éducation. Or, dans le domaine de la circulation routière, on fait appel aux deux.

À votre avis l'armée a-t-elle un rôle policier à jouer? Je sais que jusqu'à présent elle n'a pas vraiment empêché les trafics de drogues, ni réduit le nombre de bateaux de pêches étrangers qui exploitent nos ressources à outrance non plus qu'elle n'empêche les navires étrangers de polluer nos côtes. Mais est-ce que les choses ne seraient pas plus graves encore si l'armée n'intervenait pas du tout?

M. Brodeur: Je vais essayer de retrouver un modèle. Pour ce qui est des campagnes d'éducation, leur usage ne doit pas exclure d'autres moyens d'action. Parmi les

[Text]

do not make the claim that one ought to do that as compared to something else. I was just saying that you have a whole panoply of approaches that you can take and it may be that other approaches are more useful than spending money on the military.

To answer your question, my general proposal would be that there seems to be a consensus that you have to have a focused strategy in law enforcement. The constabulary effect you are referring to is non-existent.

Let me be more specific. I believe the experiment most quoted in the history of modern police was called "The Kansas City Patrol Experiment". I do not know if you have heard of it. It was a very simple experiment in which they took three parts of Kansas City that were comparable in every respect and decided that in one part of the city they would double the number of patrol cars. In another part of the city they would leave the number of patrol cars as it was, and in a third part no patrol cars would be present unless they were called.

They monitored the experiment for several months, with the following result. There was no difference whatsoever with regard to the crime rates in all three parts of the city.

The overall conclusion is that patrol is quite efficient, but that it needs to be targeted and focused. The general approach, in which patrol cars are just sent—I will not draw any inference with regard to ships, but it might be interesting for you to ask your researchers to look at that because if you do not have a focused approach with regard to law enforcement you are spending a lot of money with very little result, except perhaps some form of visibility that promotes a sense of security within the public. But the drawback is that if you promote that sense of security, spend lots of money on doing so and an incident suddenly occurs that you cannot prevent, then the backlash is quite strong.

In law enforcement, you have to have focused strategy. A general constabulary effect would be criticized by the police, generally speaking, if one looks at the research.

MGen Cheriton: Mr. Chairman, I am not sure that we are doing the professor or myself any favour by combining these two subjects of illicit narcotic importation in Canada and terrorism. To be frank, the connection is very nebulous. While I have to agree with all the points he made a few minutes ago, I must take this opportunity to emphasize to you that a very important role is to be played by the military in countering terrorism.

George Shultz said that to effectively counter terrorism, a fairly large tool-box is required and a very real part of that tool-box is the military. In every liberal democracy the Armed Forces and particularly the army are regarded as the last line of defence against internal disorders, of

[Translation]

différents moyens à notre disposition, l'armée n'est pas nécessairement le plus efficace.

Tout le monde semble d'accord pour dire que le maintien de l'ordre exige une stratégie mûrement réfléchie. Ce qui est certain c'est que l'action de la police n'est pas aussi déterminante qu'on se plaît à le dire.

Laissez-moi vous parler maintenant de l'expérience des patrouilles de police de la ville de Kansas. J'ignore si vous en avez entendu parler. Pour cette expérience la ville de Kansas a été divisée en trois districts semblables sur tous les rapports. Dans un de ces districts le nombre des voitures de police a été doublé, dans un deuxième le nombre restait inchangé tandis que dans le troisième les voitures de police ne circulaient que sur appel.

L'expérience a été poursuivie pendant plusieurs mois au bout desquels il est apparu que le taux de criminalité enregistré dans ces trois districts était resté identique.

Il faut donc en conclure que les voitures de police sont utiles mais que leur utilisation doit être bien ciblée. Il ne suffit donc pas simplement d'envoyer une patrouille de police; La même chose est peut-être vraie en ce qui concerne l'utilisation des navires de patrouille. On pourrait peut-être demander à nos chercheurs d'examiner la question. En règle générale, on peut dire que pour assurer le maintien de l'ordre, il faut supposer des objectifs de cible bien précis sans quoi on risque de dépenser beaucoup d'argent pour des résultats plutôt maigres, si l'on ne tient pas compte du fait que la population puisse se sentir plus en sécurité lorsque la police circule en force. Par contre si un incident intervient malgré tout, la réaction risque d'être d'autant plus vive.

En ce qui concerne le maintien de l'ordre, l'essentiel est d'avoir une stratégie bien ciblée et les faits semblent prouver que la seule présence de la police ne change pas grand-chose.

Mgén Cheriton: Je ne sais pas trop bien pourquoi vous avez tenu à rattacher le terrorisme et le trafic de stupéfiants. Pour ma part le lien entre ces deux activités est plutôt vague. Mais si je suis d'accord avec ce que le professeur vient de dire, je tiens néanmoins à dire que les Forces armées ont un rôle important à jouer dans la lutte contre le terrorisme.

C'est George Shultz qui a dit que la lutte contre le terrorisme exige une vaste panoplie de moyens, y compris l'armée. Dans tous les pays démocratiques, les Forces armées et en particulier l'armée de terre, constituent le dernier rempart contre le désordre intérieur dont le

[Texte]

which terrorism, domestic or international, represents a potentially significant part.

[Traduction]

terrorisme national et international est un élément important.

• 1730

The Chairman: Did you have a follow-up question, Mr. Rompkey?

Le président: Aviez-vous une autre question à poser Monsieur Rompkey?

Mr. Rompkey: No, except to say that we have been wrestling, I think, with the emerging role for the Armed Forces. I go back to the point you made at the beginning, that you can tinker at the edges of the readiness of a fighting force, but remember that the fighting force is there, as I think you said, to guard against unforeseeable and external dangers.

M. Rompkey: Non, je voulais simplement insister sur le nouveau rôle de nos Forces armées. On peut bien entendu revenir sur l'aptitude au combat des Forces armées mais, comme vous l'avez vous-même si bien fait remarquer, nos Forces armées doivent tout d'abord nous défendre contre des dangers extérieurs imprévisibles.

You cannot foresee unforeseeable dangers, but you have to try to decide, in the aftermath of the Cold War, who the enemy is going to be. It has seemed to us that we have to try to look at the future role of the Armed Forces, and we have been wrestling with the new role of the Armed Forces. It is very difficult for us.

Comme certains dangers sont effectivement imprévisibles, nous devons néanmoins chercher à savoir, en cette fin de guerre froide, qui serait l'ennemi potentiel. Il faudrait donc déterminer quel sera à l'avenir le rôle de nos Forces armées, ce qui n'est pas une question simple.

MGen Cheriton: Mr. Rompkey, if I could just reply. I just want to emphasize that in your deliberations you must not, if I may say so, ignore the potential or possibility of internal disorders if not next year, 10 years down the road, because the decisions you are making today are going to affect the configuration, the capabilities 10 years down the road. Can you, in any confidence as a Canadian, look to the future of Canada and say this is not a problem we are going to have?

Le major-général Cheriton: Il ne faudrait pas, au cours de vos discussions, oublier les désordres internes potentiels qui pourraient surgir dans un an comme dans 10, car c'est de ces décisions que vous êtes appelé à prendre maintenant que dépendra la capacité de nos Forces armées en l'an 2000. Personne ne peut jurer que des désordres de ce genre ne se produiront pas un jour au Canada.

The Chairman: Prof. Brodeur.

Le président: Professeur Brodeur.

Mr. Brodeur: Yes, I just wanted to say something very, very similar to what was just said.

M. Brodeur: Je voudrais aussi insister sur cette question.

Basically, you know, the issue of terrorism here in Canada is not an issue of foreign terrorism. You have had two groups responsible for, I think, over 80% of all incidents regarding terrorism.

Au Canada,, le terrorisme n'est pas vraiment un problème de terrorisme international. Jusqu'à présent 80 % de tous les actes terroristes enregistrés dans le pays sont imputables à deux groupes.

The first one is well known, it is the FLQ, and the second one is less well known, it is the Doukhobors. We are not talking about terrorism in the case of the Doukhobors, of something that claimed many lives, so basically it is really a domestic problem, so far.

Il y a d'une part le FLQ et d'autre part les Doukhobors qui sont moins connus. Dans le cas des Doukhobors, il ne s'agit pas de terrorisme à proprement parler et les victimes n'ont pas été nombreuses. Mais le terrorisme est chez nous un problème intérieur.

The Chairman: Thank you, Mr. Rompkey, and thanks to our witnesses.

Le président: Merci M. Rompkey.

Major-General, you have made a couple of comments where you emphasized the army. I would like to ask, as you look at the three branches of the military and as you look at these questions that we are asking today dealing with terrorism and with drug interdiction and so on, but particularly with terrorism, do you in your mind separate those three branches in any way?

Major-général, vous avez insisté sur le rôle de l'armée de terre. Lequel des trois corps d'armée est, à votre avis, le mieux placé pour lutter contre le terrorisme et le trafic des stupéfiants.

Do you see them all as being about equal in that protection? If not, can I ask you to step onto the thin ice and venture a viewpoint as to which of those you think is most instrumental in protecting Canada against terrorist attack?

Les trois armes ont-elles un rôle égal à jouer ou bien l'une d'elles est-elle mieux placée pour protéger le Canada contre une attaque terroriste éventuelle.

[Text]

MGen Cheriton: That is a real minefield. You have asked me to pick my way through, but I will happily go through it, since I now draw a pension and I cannot be damaged in that regard.

There is no question in my mind that all three services, in their own way, can contribute. We have talked very, very briefly about the maritime threat, and I have simply said to you look, the maritime threat is terrorist threat, is so difficult, so complex, that up until now we have not come up with a solution and I do not think we have the resources to do it.

Now, let me talk about the air side. The air side, of course, does support operations insofar as it can transport large bodies of Canadian troops across Canada. We have had that experience.

Mr. Rompkey: Across the world.

MGen Cheriton: Well, across the world, but I am now talking in terms of countering terrorists in Canada. We had that experience. We did it in 1971, in the October crisis, and we have done it on other occasions.

They also provide helicopters, which provide intimate, tactical support when you are taking on terrorists, an essential part. But fundamentally it is the army's job to restore order. Traditionally in this country it has been the army. Traditionally in every country it has been the army, because here you find the formed bodies of troops that have that capability in terms of command and control in terms of self-sustained logistics, in terms of discipline, in terms of leadership, in terms of training, in terms of measured response. It is all there.

• 1735

The others are there in a supporting role, but the army is clearly the primary resource in this regard. It backs up the police. In this country it is the police's job to handle that, but, as we know, and as we have had proven to us, the police resources are indeed very finite and in a serious situation can soon be run into the ground in a matter of 48 hours or 72 hours. What are you going to fall back on then if you have removed the army?

The Chairman: Thank you very much. You will not be surprised if the navy gave us a bit of a different answer.

Prof. Brodeur: I have a comment on your question. It seems to me that it might be useful for you to look at the discussion that was held in Canada when it was decided that the special emergency response team... you see, I mean, this is the equivalent of SAS or GSG9 or whatever—it was debated in Canada whether it should be the army or it should be the RCMP or some other organization that would be responsible for SERT. It was decided that it was better to have the RCMP basically not sponsor but compose SERT.

[Translation]

Le major-général Cheriton: Vous me posez là une question extrêmement délicate. Comme je suis à la retraite de toute façon, je n'ai pas grand-chose à perdre et je vais donc vous dire ce que j'en pense.

Les trois armes ont sans aucun doute un rôle à jouer. Pour ce qui est du terrorisme maritime ainsi que je l'ai expliqué tantôt, le problème est tellement complexe et difficile que nous n'avons pas encore trouvé de solution et je ne pense pas que nous ayons vraiment les moyens de le contrer.

Pour ce qui est de l'aviation, elle peut servir pour transporter un nombre important de soldats à travers le pays.

M. Rompkey: Ainsi qu'ailleurs dans le monde.

Le major-général Cheriton: D'accord, mais moi je pensais uniquement à la lutte contre le terrorisme sur le territoire national. On a notamment fait appel à l'aviation en 1971 lors de la crise d'octobre et dans d'autres cas encore.

Les hélicoptères assurent un appui technique dans la lutte contre le terrorisme. Mais en dernière analyse, au Canada comme partout ailleurs d'ailleurs, c'est à l'armée de terre d'assurer le maintien de l'ordre car c'est elle qui possède la logistique, la discipline, les chefs et la formation nécessaires. Tout y est.

Les autres organismes ont un rôle de soutien à jouer, mais l'armée de terre constitue manifestement la ressource essentielle à cet égard. Elle appuie la police. Dans notre pays, c'est la police qui est chargée de ce genre d'opération, mais comme nous le savons et comme on nous l'a prouvé, les ressources de la police sont très limitées et peuvent se trouver dépassées en 48 heures ou en 72 heures, en cas de situation grave. À qui va-t-on faire appel s'il n'y a plus d'armée de terre?

Le président: Merci beaucoup. Je suis prêt à parier que des représentants de la marine nous auraient donné une réponse un peu différente.

M. Brodeur: J'ai une remarque à faire sur cette question. Il ne serait sans doute pas inutile que vous vous reportiez au débat qui s'est tenu au Canada lorsqu'on a décidé de constituer le groupe spécial des interventions d'urgence, qui serait l'équivalent du SAS ou du GSG9; on s'est demandé s'il convenait de confier ce genre de service à l'armée de terre, à la GRC ou à quelqu'autre organisme, et on a décidé qu'il était préférable que la GRC forme le GSIU, plutôt que de le parraîner.

[Texte]

So I would say if you go back to this discussion you have lots of argument, the pros and contras of involving the military more, or less, and so forth and so on. I think there you had a golden occasion for the military to get involved and finally it ended up that the RCMP is sort of the head of SERT.

M. Ferland: Merci beaucoup, monsieur le président. Je voudrais d'abord remercier nos deux témoins d'être venus aujourd'hui nous faire d'excellents exposés.

Je serais porté à dire, en tout début, que l'on vit présentement le syndrome militaire au Canada. Il faut faire un petit peu l'histoire du pays pour se rendre compte dans quelle situation on se trouve en 1990. Je pourrais vous rappeler 1914, alors que les Canadiens pensaient comme aujourd'hui. En 1939, les Canadiens pensaient aussi comme en 1990, à savoir que l'armée est d'une inutilité totale, qu'on ne peut rien en faire. D'ailleurs, on sentait encore les soubresauts du colonialisme, car on n'avait pas d'armée, mais on avait une milice! Ce n'est que tout récemment qu'on utilise l'expression «armée du Canada». Cela remonte au moment où les Canadiens ont eu leur propre identité. C'est en 1945, si ma mémoire est fidèle, qu'on est devenu des citoyens canadiens. On est fier de l'être.

Monsieur Brodeur, vous dites qu'on a beau faire les efforts qu'on voudra du côté militaire, on ne pourra jamais aider à éliminer la drogue. La preuve est qu'aux États-Unis, on a dépensé 100 millions de dollars, et cela n'a pas donné tellement de résultats. Or, vous jouez exactement le même jeu que les gens voudraient vous faire jouer, ou me faire jouer en tous cas. L'erreur est de croire qu'il y a un coût spécifique, un surplus de dépenses pour que l'armée fasse ce travail. Mais il faut se rappeler qu'en temps de paix, les militaires s'entraînent tous les jours. Quelque soit le travail qu'ils fassent, ils sont payés sur une base de 365 jours par an. Les avions sont achetés. S'ils ne veulent pas pour une mission spécifique, ils sont en vol d'entraînement. Donc, il est ridicule de parler de dépenses supplémentaires qu'il faudrait accorder aux militaires dans la lutte contre la drogue. C'est ridicule d'utiliser cet argument.

À vous entendre, monsieur Brodeur, je serais porté à croire que vous proposeriez quasiment qu'on légalise la drogue parce qu'on pourrait peut-être la contrôler. Par exemple, le crime s'est développé aux États-Unis à partir de la prohibition. Il s'est organisé, il s'est structuré. Lorsqu'on a aboli la prohibition, on a cru à l'époque, abolir le crime organisé. Au contraire, il était tellement bien organisé qu'il s'est structuré ailleurs et il a commencé à se développer dans d'autres domaines, dont celui de la drogue.

[Traduction]

Si vous vous reportez à ce débat, vous y trouverez de très nombreux arguments pour et contre l'intervention des militaires, etc. L'armée a eu une occasion unique d'intervenir, et finalement, c'est la GRC qui s'est vue confier la responsabilité du GSIU.

Mr. Ferland: Thank you very much, Mr. Chairman. First, I would like to thank our witnesses who came here today to present their remarkable comments to the Committee.

At the beginning, I would like to say that we are presently witnessing a military syndrome in Canada. You have to look at history to appreciate our situation in 1990. I could remind you of 1914, when the Canadians were thinking as they do today. In 1939, Canadians were also thinking as they do in 1990, mainly that the Armed Forces are totally useless, and that there's nothing to be done with them. Besides, the aftereffects of colonialism could still be felt, because we had no armed forces, but a militia! Only very recently have we used the words «Canadian Armed Forces». This goes back to the time when Canadians acquired their own identity. It was in 1945, if my memory serves me well, that we became Canadian citizens. We are proud of it.

Mr. Brodeur, you say that whatever military efforts we made, drugs will never be eliminated. For example the United States spend a hundred million dollars and does not have much to show for it. You are playing the game people would like you to play, or would like me to play. The error lies in believing that the Armed Forces need extra money to do that job. You have to remember that in peace time, soldiers drill everyday. Whatever they do, they are paid 365 days a year. The aircrafts have already been purchased. When they are not flying on a specific mission, they are on training flights. So, there's no point in paying extra money to the military to fight drugs. It would be pointless to say so.

Mr. Brodeur, I gather from your remarks that you are recommending the legalization of drugs because it would make it possible to control them. For instance, crime developed in the United States after the prohibition. It became organized and structured. When prohibition was abolished, people believed at that time that organized crime would disappear. On the contrary, it was so well organized that it spread its organization to other activities, including drugs.

Il faut se donner des outils. Le quartel de Médéine, s'il commence à avoir des problèmes présentement, c'est parce que les militaires ont été impliqués avec des appareils qu'ils étaient capables d'utiliser. Les civils n'ont

We need the necessary tools. If the Medellin Cartel is starting to have problems it's because the military have been involved with the appropriate equipment. Civilians don't have this kind of equipment and there isn't enough

[Text]

pas de tels appareils et on n'a pas les moyens de leur donner de tels outils. On peut bien en acheter quelques exemplaires, mais on ne peut donner à tout le monde de ces outils de détection ou de contrôle.

Major Cheriton, vous dites, dans votre mémoire:

Ceux qui font les choix politiques doivent garder à l'esprit qu'on ne peut dire avec précision ce que sera la pertinence exacte des Forces armées de l'avenir. Quel que soit la justification de leur rôle quasi-militaire, celui-ci compromet un peu la garantie de l'aptitude au combat dont on peut prédire le besoin. Toutefois, à court terme, elles auront à assurer un nombre croissant de tâches civiles, qu'il s'agisse de vérification de visas dans le détroit de Barrow, de la surveillance des voyageurs ou de la construction de ponts dans le Yukon, qu'elles devront accepter une diminution relative de leur aptitude au combat comme prix à payer pour leur maintien.

Là-dessus, je ne suis pas tellement d'accord. Si on veut garder des forces militaires aptes au combat en tout temps, il faut les entraîner tous les jours. Ce qui mine le moral d'une armée, c'est de s'entraîner pour le plaisir, pour des missions qui sont hypothétiques.

S'ils peuvent jouer un rôle concret, un rôle important pour leurs propres concitoyens, dans une mission de première ligne, avec les appareils de détection que vous êtes les seuls à posséder. . . Bref! On a les renseignements, mais les militaires ont aussi des services de renseignement. On entraîne nos militaires à faire du renseignement; on entraîne nos militaires à identifier l'ennemi potentiel qui pourrait s'infiltrer. Donc, on pourrait utiliser les militaires sur les aéroports pour aider au contrôle de la drogue. On les entraînerait à déceler un ennemi potentiel qui est un trafiquant de drogue. Et si on avait un conflit quelconque ou une crise majeure, ils auraient déjà un entraînement; ils auraient été, tous les jours, entraînés à déceler, à détecter un ennemi potentiel, mais dans le concret, dans le domaine positif.

C'est pourquoi j'ai de la difficulté à être d'accord avec votre mémoire. Je le comprend, je sais pourquoi vous l'écrivez de cette façon. Vous avez peur de choquer l'opinion publique canadienne. Mais, moi, je n'ai pas peur de la choquer.

Je lis l'histoire. En 1990, on répète l'histoire des quatre ou cinq dernières décennies. Je ne voudrais pas qu'on la répète. Mais, je crois que l'armée, monsieur le président, a un rôle de premier plan à jouer dans le contrôle et la détection du terrorisme, dans le contrôle de l'entrée des drogues, pour déceler et à arrêter ces gens.

Qu'on le veuille ou pas, la drogue mène au crime. Il y a peut-être 190,000 personnes qui meurent d'avoir trop fumé. Mais je ne connais pas de fumeurs qui ont été jusqu'au crime à cause de la cigarette; par contre, il est prouvé que la drogue mène au crime.

J'aimerais avoir vos commentaires là-dessus.

[Translation]

money to provide them with it. It might be possible in limited quantities but we can't give everyone these detection or control devices.

Major Cheriton, in your brief you say:

Policy makers must also bear in mind that the precise future relevance of Armed Forces. . . can never be predicted with confidence. Whatever the quasi-military role justification, they compromise a small insurance capability of fighting competence for eventualities that cannot be foreseen. For the immediate future, however, there is going to be an increasing number of essentially civilian duties to perform, whether checking visas in the Barrow straights, watching travellers or building bridges in the Yukon, with the results that some loss to the combat edge will have to be accepted as the price that must be paid for contemporary relevance.

I can't agree with that statement. If we want to keep our armed forces in a state of combat readiness, we have to keep them trained all the time. An army's morale is undermined when training is not taken seriously, when it is done for hypothetical missions.

If they can play a concrete role, do something important for their fellow citizens, in a frontline mission, with the type of detection devices that you alone have. . . We may well have information but the military also have intelligence services. Our military are trained to collect intelligence and identify possible infiltration by our potential enemy. So we could use the military in airports to help in drug control. The potential enemy they would be trained to detect would be the drug trafficker. And should a conflict or a major crisis arise, they would already be trained, they would have undergone daily training to detect potential enemies in a very concrete positive way.

That's why I have trouble agreeing with your statement. I understand why you have couched it in these terms, you are afraid of shocking Canadian public opinion. But that's not something that bothers me.

As someone who reads history, I can see that in 1990 we are repeating the history of the past four or five decades. That's not something I'd like to see repeated. But I believe, Mr. Chairman, that the armed forces have a major role to play in controlling and detecting terrorism and drug trafficking.

Whether we like it or not, drugs lead to crime. Maybe there are 190,000 people who died because of smoking but I don't know any smokers who have been driven to crime because of their habit; drugs, on the other hand, have been shown to lead to crime.

I'd like to hear your comments on what I've just said.

[Texte]

MGen Cheriton: I fail to see where you and I differ. I do not think we do differ; and I welcome this chance to clarify my position, because clearly I have not made it perfectly clear to you.

This is the point I am making. To be relevant today, in 1990 to 2000, the Canadian Armed Forces must take on these jobs. This is not going to win many friends over at 101 Colonel By. Obviously the people who are aware and sensitive to the problem will accept this. It is difficult for young men who joined because they want to be soldiers to perhaps take on jobs they see as belonging to other than soldiers. But they must do it; just as you have said, they must in order to be relevant today.

• 1745

The point I would like to emphasize with you—and I wish I could make it clearer, and General de Chastelain touched on this, Mr. Chairman, when he spoke to you earlier—is that you will suffer a loss of that fine combat edge. We have great pride in our military, our navy, our air force and our soldiers, as you well know. We are very proud of their calibre in many ways.

In order to retain that calibre, you must be training all the time at the hard jobs. As the chief said, you train for the hard jobs and you will be able to look after the softer jobs. I am using “hard” and “soft”; I hope you will accept this.

There will be a diminution, a loss, of combat effectiveness the more they are employed on these jobs. To go back to your point, where you and I agree, I maintain they simply have to be employed this way in order to be relevant to the problems facing Canada today. I hope I have made it a little clearer to indicate we are not far apart in this regard.

M. Brodeur: Écoutez, je ne pense pas que vous m'avez vraiment posé une question. Vous avez fait un commentaire sur ce que j'ai dit et vous avez manifesté votre désaccord. Donc, il n'y a pas de question vraiment précise à laquelle je dois répondre.

M. Ferland: J'en ai une qui est précise, monsieur Brodeur. Après avoir écouté tout ce que vous avez dit, à toutes fins pratiques, j'arrive à la conclusion que vous êtes d'avis qu'il vaudrait peut-être mieux légaliser la drogue. On en contrôlerait alors la distribution et on éviterait que le crime organisé puisse en tirer des profits. C'est la conclusion à laquelle j'en arrive. J'ai peut-être mal compris. Tel est le sens de ma question.

M. Brodeur: Vous avez mal compris, effectivement. Inférer de ce que j'ai dit que je prêche la légalisation de la drogue à peu de chose à voir avec ce que j'ai dit. C'est mon premier commentaire.

[Traduction]

Mgén Cheriton: Je ne vois pas en quoi nos opinions sont différentes. Je ne pense pas qu'il y ait divergence d'avis et je me réjouis de cette occasion de préciser ma pensée car évidemment je ne me suis pas fait parfaitement comprendre.

Je soutiens que les Forces armées canadiennes doivent assumer ces fonctions pour jouer un rôle utile à cette époque, c'est-à-dire la décennie 90. Je sais que cette opinion ne va pas me rendre très populaire au 110 Colonel By. Mais les gens qui comprennent bien la question comprendront cette nécessité. Il est difficile pour les jeunes hommes qui se sont enrôlés parce qu'ils veulent être soldats de faire un travail qu'ils ne perçoivent peut-être pas comme faisant parti de leurs fonctions. Cependant, comme vous venez de le dire, ils doivent le faire s'ils veulent être utiles aujourd'hui.

Je tiens à souligner—et le général de Chastelain en a parlé plus tôt, monsieur le président—que nous allons assister à la perte de l'efficacité de nos troupes. Vous n'êtes pas sans savoir que nous sommes très fiers de nos militaires, de notre marine, de notre aviation et de nos soldats. Nous sommes très fiers de leur calibre à bien des égards.

Afin de maintenir ce calibre, il faut les former de façon continue pour les tâches les plus ardues. Lorsqu'on forme les gens pour les tâches ardues, ils peuvent s'acquitter des tâches plus faciles sans problème. J'espère que je ne choque personne en employant les termes «ardues» et «faciles».

Les soldats perdront de leur efficacité si on les emploie à d'autres tâches. Pour en revenir à ce que vous disiez, là où nous sommes d'accord, je suis convaincu que nous devons les employer de cette façon si l'on veut qu'ils conservent leur pertinence dans le Canada d'aujourd'hui. J'espère que je me suis exprimé clairement pour que vous sachiez que nous sommes presque du même avis à ce sujet.

Mr. Brodeur: Look, I do not think you really asked me a question. You commented on what I said and you expressed your disagreement. Therefore, there was no specific question that I have to answer.

Mr. Ferland: I have a specific question, Mr. Brodeur. After listening to what you had to say, for all intents and purposes, I can only conclude that you feel it may be better to legalize drugs. By doing so, we could control distribution and prevent organized crime from profiting from drug dealing. That is what I understood from your comments, though I may be wrong. That is my question.

Mr. Brodeur: You did misunderstand me indeed. You infer that I said that I preached the legalization of drugs, yet what I said has nothing to do with that. That is my first comment.

[Text]

Mon deuxième commentaire est le suivant. En 1914 et en 1939, le Canada s'est battu contre la nation allemande. Il me semble qu'une situation de guerre est extrêmement différente d'une situation où on lutte contre des terroristes, contre des trafiquants de drogues. Ce qui est extrêmement fondamental, c'est que dans le premier cas, l'ennemi est en uniforme. Vous n'avez pas besoin de le chercher, il vient à vous. Dans le cas de gens qui font de la terreur ou qui trafiquent de la drogue, il faut d'abord les découvrir avant de pouvoir intervenir. C'est un problème énorme.

J'aimerais ajouter deux choses. Quand on se reporte à l'étude que j'ai citée, on y trouve, d'une part, que l'armée américaine trouvait parfois qu'il y avait un conflit dans la disponibilité de ses ressources pour jouer son rôle de protecteur de la nation américaine et pour recueillir des renseignements pour arrêter des trafiquants de drogue. Par exemple, dans les avions AWACS, il arrivait qu'il y ait vraiment un conflit et que l'armée n'ait pas les ressources pour faire les deux tâches à la fois, d'où le chiffre qui a été donné. Ce chiffre, je ne l'ai pas inventé. Il vous paraît sans doute ridicule, mais enfin, la Rand Corporation est ridicule: un million de dollars dépensés en 1981, et 196 millions de dollars dépensés en 1985. Que voulez-vous, ce sont les chiffres qui sont donnés. Peut-être que les gens se sont trompés dans leurs calculs.

Une dernière remarque. Une chose sur laquelle on revient très souvent, c'est que les gens qui sont dans l'armée n'ont pas les pouvoirs d'agent de la paix par opposition à la police. Quelqu'un qui est dans l'armée ne peut pas faire légalement une arrestation. Selon les études qui sont citées, semble-t-il qu'il est capital, dans la lutte contre le terrorisme et dans la lutte contre la drogue, d'avoir ces fameux pouvoirs d'agent de la paix pour pouvoir faire des arrestations. On imagine très difficilement que l'on concéderait les pouvoirs d'agent de la paix à toute l'armée canadienne.

• 1750

Je ne prêche pas pour une approche en particulier ici, devant vous, mais une chose m'apparaît extrêmement importante. Il faut avoir une approche où l'on ait la vue la plus précise possible des problèmes qu'on a à affronter et des solutions qui ont été essayées ailleurs. Il ne faut pas se contenter de faire de vastes proclamations qui demeurent extrêmement générales et qui peuvent entraîner des coûts très considérables. Encore une fois, les États-Unis ont tenté de faire un certain nombre de choses dans ce domaine. On pourrait regarder ce qu'ils font, pas nécessairement pour s'en inspirer, mais pour voir, en gros, ce qu'on peut espérer.

Ce sont quelques commentaires que j'improvise en vrac à la suite de votre intervention.

M. Ferland: Je comprends, monsieur Brodeur, que pour arrêter quelqu'un, il faut avoir le mandat d'un agent de la paix. Présentement, on étudie surtout le cas de la marine. Vous savez sûrement qu'on a quatre marines ici, au Canada. Il faut des protocoles d'entente entre chacune

[Translation]

My second comment is this; in 1914 and 1939, Canada went to war against Germany. I think that war is very different from a situation where you are fighting against terrorists and drug traffickers. The fundamental difference is that in the first instance, the enemy is in uniform. You do not have to look for him, he comes to you. In the case of terrorists and drug traffickers, you have to find them first before you are able to intervene. That is an enormous problem.

I would like to add two things. If you refer to the study I quoted, you will see that the American armed forces sometimes experienced a conflict in terms of resource availability between its role as protector of the American people and its orders to gather intelligence in order to arrest drug traffickers. For instance, real conflicts did arise in the AWACS aircrafts and the armed forces did not have the resources to carry out both tasks simultaneously, which is what lead to the figure that is cited. I did not invent that figure. It may seem ridiculous to you, but then the Rand Corporation is ridiculous: \$1,000,000 spent in 1981 and \$196,000,000 spent in 1985. What can you do; those are the figures that they give. Maybe these people made a mistake in their calculations.

One last comment. One thing that comes up quite often is that the armed forces do not have the law enforcement powers of the police. A soldier cannot legally arrest anyone. According to the studies that have been quoted, it appears that it is essential to have those law enforcement powers to arrest in the fight against terrorism and drugs. I cannot imagine a scenario where you would want to give law enforcement powers to the entire Canadian armed forces.

I am not necessarily advocating a particular approach, but there is one thing I consider extremely important. I think we must have as clear a perspective as possible on the problems we are facing and on the solutions that have been attempted elsewhere. We must not be content to make big pronouncements that are full of generalities and could entail very considerable costs. Once again, the United States has tried to do a number of things in this area. We could have a look at what they have done- not necessarily as a potential source of inspiration but only to get an overview of what we can hope to accomplish.

Those are the brief comments I wanted to make in response to your remarks.

Mr. Ferland: Mr. Brodeur, I understand that in order to arrest someone, one must have law enforcement powers. Right now, we are giving very close consideration to the Navy's situation. I am sure you know that we have four Navies here in Canada. Memoranda of understanding

[Texte]

de ces quatre marines et entre les différents services pour qu'ils puissent fonctionner. Par exemple, la GRC a 11 protocoles d'entente pour faire son boulot, ce qui est un peu ridicule, à mon avis, lorsqu'on est en période de restrictions budgétaires.

Il me semble donc que la marine pourrait facilement contrôler l'ensemble des navires. Quand il y a une mission particulière, il n'est pas impossible de mettre un agent de la GRC ou un agent de la paix à bord d'un navire. Cet agent aura le mandat d'arraisonner légalement le navire, tandis que l'équipage aura, lui, la formation nécessaire pour être vraiment capable d'arraisonner le bateau. Le ridicule ne tue pas, mais dernièrement, un navire américain était venu pêcher illégalement dans nos eaux, et on n'a même pas été foutu de l'arrêter.

Il faut envisager des situations comme celle-là et essayer de trouver des solutions réalistes dans un contexte de restrictions budgétaires, tout en permettant à nos Forces armées de bénéficier d'un entraînement valable. C'est la répétition du mouvement, du geste ou de l'action qui fait qu'un militaire est plus efficace.

M. Brodeur: En gros, les fins que vous poursuivez sont extrêmement louables. Mes questions portent sur la possibilité de les réaliser, et j'ajouterai seulement cette chose-ci. Dans le cas de chalutiers de pêche, de navires-usines qui viennent pêcher illégalement dans nos eaux, on peut espérer contrôler ces flottilles-là, mais dans les cas d'introduction de drogue, on parle souvent de Cessna, de *speed boats*, de toutes petites embarcations. Là-dessus, les chiffres sont parfaitement clairs: la marine américaine, la garde côtière, ne parvient même pas à intercepter 5 p. 100 de ce qui entre. Cette idée de contrôler tous ces petits bateaux, qui sont très très rapides, qui fonctionnent la nuit, et tous ces avions, me paraît extrêmement louable, mais très difficile à réaliser.

Mr. Hopkins: With what is going on in the world today and all the talk about down-sizing armed forces, I think the question I would like to put to General Cheriton first of all is that we all know one of the biggest complaints against our Armed Forces or our masters over the years has been that we have never had enough personnel to do the jobs assigned to them to do. Now is the time when we should be maintaining those numbers in the Armed Forces until we know precisely what they are going to be asked to do in the future. So we should not cut them now and get back into the same old problems of assigning duties to them and not having enough personnel on an ongoing basis.

In that context, how do we maintain a training expertise for the Canadian Armed Forces if we do not keep up the training and regular roles we have done in the past for defence purposes? We do not need to think as yet the world is safe and everything is okay in the East. You can get a backlash there and run into serious trouble. We should not be making up our minds too fast.

[Traduction]

are required between all four Navies and the various groups involved so that they can operate. For instance, the RCMP requires 11 memoranda of understanding just to do its job, which is a bit ridiculous, as far as I am concerned, considering we are in a period of budget cutbacks.

Consequently, it seems to me that the Navy could easily control all the ships. In the case of a specific mission, it would be feasible to put an RCMP officer or peace officer on the ship. That officer would have the authority to legally inspect the ship, whereas the crew would have the necessary training to actually stop the ship and make it possible to inspect it. Ridicule has never killed anyone, but still, an American ship was recently discovered fishing illegally in our waters and we could not even stop the darn thing.

We have to look at situations like that and try and find realistic solutions that are consistent with the need for budget cutbacks, while at the same time allowing our Armed Forces to benefit from valuable training. It is through constant repetition that a soldier or sailor becomes more effective.

Mr. Brodeur: Overall, your goals are extremely commendable. My questions have to do with the extent to which they can be attained, and I would just add this comment. With respect to illegal fishing in our waters, we can certainly expect to control the fishing vessels or factory ships that engage in that activity; but in the case of drug smuggling, we are usually talking about Cessnas or "speed boats"—in other words, very small boats. There, the figures are quite clear; the American Navy and Coast Guard are not able to intercept even 5% of what comes in. The idea of controlling all these small boats, which are very very fast, and operate at night, and all these planes coming in is certainly very commendable, but as far as I am concerned it will be very difficult to achieve.

M. Hopkins: Avec tout ce qui se passe aujourd'hui et puisque tout le monde dit qu'il faut absolument réduire nos forces armées, je pense que la question que j'aimerais d'abord poser au major-général Cheriton est celle-ci: je pense que tout le monde serait d'accord pour dire que l'un des plus grands reproches qu'on fait aux forces armées depuis de nombreuses années, c'est qu'elles n'ont pas suffisamment de personnel pour accomplir toutes les tâches qu'on leur donne. Par conséquent, il me semble qu'on devrait justement maintenir l'effectif en attendant de savoir exactement ce qu'on va leur demander de faire à l'avenir. À mon avis, il ne conviendrait pas de réduire l'effectif maintenant pour nous retrouver confrontés par la suite aux mêmes difficultés, c'est-à-dire trop de travail à faire et pas assez de personnel.

Mais dans ce contexte, comment peut-on maintenir un haut niveau de compétence au sein des Forces armées canadiennes si l'on élimine la formation et les rôles traditionnels qu'ils ont toujours eus par le passé afin d'assurer la défense du pays? À mon avis, il serait prématuré de croire que nous n'avons plus à nous préoccuper de notre défense et que tout va pour le mieux

[Text]

• 1755

How do we maintain that training for the Armed Forces if we are going to give them a whole host of quasi-military duties to perform that are quite different from the duties they have, say, during a period of Cold War? It is quite true, as General Cheriton has said, that you cannot bring this training on stream and produce it—in terms of trained personnel—overnight. That is something you are going to have to grapple with.

My main concern here is how you are going to maintain the kind of training you should have in the Canadian Forces in the years to come if you are going to go along with the great hype today that all of a sudden we are going to give the Armed Forces a totally different group of roles, and quasi-military roles, to play in peacetime.

I think a good example of what I am getting at is prior to 1975, when we had virtually no tanks, and we lost our training expertise in the armoured corps. This can take place with your paratroopers and it can take place with your infantry, for example, very easily in peacetime. It can also take place with your transport.

MGen Cheriton: Mr. Chairman, Mr. Hopkins has asked a difficult question to which I will try to give a short answer. First of all, it is up to the government to determine what the roles of the Canadian Armed Forces will be in the future.

That having been established, it is then up to professional judgment to determine what level should be achieved in order to meet those roles. It is in this regard that I maintain certain sacrifices are going to have to be made.

First off, in support of what Mr. Hopkins has just said, once you reduce beyond a certain point in terms of expertise, size, or what have you, there is no way you are going to be able to resurrect. To go back to Mr. Ferland's example, this is not 1914 and it is not 1939.

In 1914 there were four or five basic pieces of equipment you had to teach a man, and then you could put him out in the trenches to do his piece. Now it is so much more complex and so much more time is required.

There is this fine judgment of how much training at the sophisticated end of the military spectrum you conduct while at the same time conducting training and participating in these other tasks we have alluded to—such as checking visas in the Barrow Straits or building bridges in the Yukon.

There is no answer, Mr. Hopkins, that you and I can establish right now, but there are people serving in your

[Translation]

dans l'Est. Cela peut entraîner des réactions néfastes et vous mettre dans de graves difficultés. Nous ne devrions pas prendre de décisions trop hâtivement.

Comment pouvons-nous assurer l'instruction des forces armées si nous leur faisons exécuter toute sorte de fonctions quasi-militaires très différentes de celles qu'ils auront par exemple pendant une période de guerre froide? Il est tout à fait vrai, comme l'a dit le major-général Cheriton, qu'il est impossible d'assurer du jour au lendemain l'instruction du personnel. C'est un problème auquel vous devrez vous attaquer.

A cet égard, ce qui me préoccupe surtout, c'est la chose suivante: comment va-t-on pouvoir assurer l'instruction des forces armées dans les années à venir si l'on applique toutes ces théories actuelles selon lesquelles nous allons leur faire jouer brusquement toute sorte de rôles totalement différents et quasi-militaires, en période de paix.

Je vais vous donner un bon exemple de ce dont je veux parler: avant 1975, comme nous n'avions pratiquement pas de tanks, nous avons perdu notre capacité d'instruction dans les blindés. La même chose pourrait se produire très facilement en période de paix pour vos parachutistes et votre infanterie, par exemple, de même que pour vos transports.

Mgén Cheriton: Monsieur le président, M. Hopkins a posé une question très difficile à laquelle je vais essayer de répondre brièvement. Tout d'abord, c'est au gouvernement de déterminer quels seront les rôles des forces armées canadiennes à l'avenir.

Une fois que ce sera établi, les professionnels devront déterminer le niveau d'instruction qu'elles devront recevoir. A cet égard, je maintiens qu'il faudra faire certains sacrifices.

Tout d'abord, je pense comme M. Hopkins que si vous réduisez trop votre expertise, vos effectifs et ainsi de suite, il vous sera impossible de retrouver les compétences perdues. Pour reprendre l'exemple de M. Ferland, nous ne sommes plus en 1914 ni en 1939.

En 1914, il fallait enseigner aux soldats l'utilisation de quatre ou cinq pièces d'équipement de base et ensuite ils pouvaient aller s'exercer dans les tranchées. Maintenant les choses sont beaucoup plus complexes, et elles exigent beaucoup plus de temps.

Il faut donc décider avec beaucoup de soin la quantité d'instruction à donner, d'abord sur le plan militaire avec toutes les complications techniques que cela représente, et ensuite pour les autres tâches auxquelles nous avons fait allusion, comme la vérification des visas dans le détroit de Barrow ou la construction de ponts dans le Yukon.

Monsieur Hopkins, ni vous ni moi ne pouvons répondre dans l'immédiat à cette question, mais il y a

[Texte]

Armed Forces today who are in a position to make competent judgments in this regard.

Mr. Hopkins: By the year 2000, tourism is going to overcome the food industry and every other industry in the world. It is indeed going to be the largest industry in Canada and in many other developed countries in the world. If people think airports are filled today, they are going to get a shock in the immediate years ahead.

This brings terrorism into focus. I attended a World Tourism Organization meeting in The Hague last April. There were 47 countries there from around the world and as far as facilitating this mass movement coming upon us, one of the major things was a concern over terrorism and the effects it would have on world travel.

I would like Prof. Brodeur to comment not only on what has been done, but also on how we are to handle this situation. I would like to have General Cheriton comment on, for example, Britain's military anti-terrorist training program and their unit—which has indeed been very effective at certain instances in the past—and whether or not we have anything in Canada that compares to that, or are we putting it together today?

• 1800

Prof. Brodeur: I am not sure that I really understand the question about the relationship between terrorism and tourism. Is your question something like this: if we have terrorist incidents here in Canada, might that sort of put in jeopardy our industry with regard to tourism?

Mr. Hopkins: I think my main concern is not only in Canada but really worldwide.

The Chairman: You could also put the question the other way. If we have a great influx in the tourist industry, then is it not probable that we will have a temptation among terrorists to target our country?

Mr. Hopkins: Or infiltrate?

Prof. Brodeur: I believe there is indeed that risk.

Let me try to address your question in a personal way. Whenever I think about terrorism, the big question is something like... it is kind of quiet here in Canada right now with regard to terrorism. We have had this major thing about the Air India plane which killed over 300 people, but basically the situation does not seem to be particularly pre-occupying. At least this is what I gather from different meetings I attend.

I can ask myself the question what about the future, and I will be very frank with you. I could probably give you a couple of arguments to the effect that there may be an increase of terrorism in the future, and I could also give you a couple of arguments to the effect that things will remain quiet. My main problem with this is that when you are dealing with terrorism you are dealing, as

[Traduction]

aujourd'hui, dans nos forces armées, des gens qui sont en mesure de prendre de très bonnes décisions à cet égard.

M. Hopkins: D'ici l'an 2000, le tourisme va dépasser l'industrie agro-alimentaire et toutes les autres industries au monde. Il va représenter la plus grande industrie au Canada et dans beaucoup d'autres pays développés. Si les gens pensent que les aéroports sont pleins aujourd'hui, ils seront sidérés dans les années à venir.

Cela soulève la question du terrorisme. J'ai assisté en avril dernier à une réunion de l'Organisation mondiale du tourisme qui s'est tenue à La Haye. Elle regroupait 47 pays, ce qui a posé des problèmes de logistique; la principale préoccupation était bien sûr le terrorisme et les répercussions qu'il pourrait avoir sur le tourisme mondial.

J'aimerais que M. Brodeur nous dise pas seulement quelles mesures ont été prises, mais aussi ce que nous devons faire dans ce genre de situation. J'aimerais que le major-général Cheriton nous parle par exemple du programme d'instruction anti-terroriste des forces armées britanniques et de l'unité qui en est responsable—je sais que par le passé, elle a été très efficace—et si nous avons quelque chose de comparable au Canada, et dans la négative, si nous sommes en train d'élaborer un tel programme aujourd'hui.

M. Brodeur: Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris les rapports entre le terrorisme et le tourisme. Est-ce que vous me demandez si notre industrie touristique serait mise en péril en cas d'acte de terrorisme ici au Canada?

M. Hopkins: Il n'y a pas que le Canada qui m'intéresse, mais le reste du monde aussi.

Le président: Vous pourriez poser la question différemment. Si nous recevons un grand nombre de touristes, n'y a-t-il pas de risque que les terroristes soient tentés de choisir notre pays?

M. Hopkins: Ou de l'infiltrer?

M. Brodeur: Je pense que ce risque existe en effet.

Permettez-moi d'essayer de répondre à votre question de façon personnelle. Chaque fois que je pense au terrorisme, la question principale qui me vient à l'esprit... c'est que le Canada est bien tranquille en ce moment. Nous avons eu un incident, lorsque l'avion d'Air India s'est écrasé avec 300 personnes à bord, mais la situation ne paraît pas particulièrement sérieuse. Du moins, c'est ce que j'ai conclu des diverses réunions auxquelles j'ai assisté.

Je peux me poser la question au sujet de l'avenir et je serai très franc avec vous. Je pourrais probablement invoquer quelques arguments à l'appui d'une augmentation du terrorisme et je pourrais tout aussi bien vous donner d'autres arguments montrant que la situation va rester calme. Le problème principal pour moi, c'est que lorsque l'on parle de terrorisme, comme le général l'a

[Text]

was said very pertinently by the general, with crime that is basically operating on two levels—the level of the real victims and what are called “the targets for fear.” Basically, it is psychological warfare and it is real warfare in the sense that it makes true victims.

The psychological elements in it make me very wary of. . . For instance, let us imagine that I come here and I give you all the arguments to the effect that there may be an increase in terrorism. This may be a self-fulfilling prophecy. Do you see what I mean? If you create a climate where there is fear, it seems to me that you are basically playing into the hands of the terrorist. By the way, I do not have that many arguments to the effect that it might be increased and arguments to the effect that it might not.

Basically, I think it is very difficult to forecast. But I would be extremely cautious in doing anything that might generate undue alarm, undue panic, because this is exactly doing what terrorists are actually doing—generating this kind of climate. I said I was going to answer your question in a kind of a personal way. I am asking myself—not every day—what about the future? Right now I think it is very hard to make any kind of prognosis with regard to whether we will have an increase in terrorism or not. I believe that because of these psychological warfare aspects of terrorism one ought to be very cautious in giving forecasts that are unfounded but might unduly alarm public opinion.

MGen Cheriton: Mr. Hopkins asked a couple of questions, but if I could just follow up on what the professor was saying, it is not for me to talk about threat. Indeed, this committee can lay its hands on some real experts on the subject of threat here in this city. However, I think it would be useful to talk a little bit about vulnerability. Industrial nations such as Canada are extremely vulnerable to terrorism. Interdependent automated systems, commercial aircraft, natural gas and oil pipelines, electrical power grids, offshore oil rights—these are all examples of sabotage-prone targets.

• 1805

To this I might add—and I think this is very relevant—the risk of terrorist efforts directed against the environment, such as attacks against oil tankers or chemical carriers in Canadian waters. The hazard that could be created is beyond belief. One only has to think of the black-out that occurred in New York in the late 1970s to realize this. This was nature temporarily blacking out New York City, with the result that 10 million people were immobilized, 3,300 were arrested, over 100 policemen were injured, and the city suffered damage costing over \$150 million. The major point to be learned is that, if a random act of nature can produce a two-day siege, just think what a small number of trained terrorists could do in a country like ours.

[Translation]

dit de façon très pertinente, on parle d'action criminelle qui s'effectue à deux niveaux—le niveau des victimes et ce qu'on appelle «les cibles de la peur». Essentiellement, il s'agit d'une guerre psychologique mais aussi d'une guerre réelle en ce sens qu'elle fait des victimes.

Les éléments psychologiques de la question me portent à m'inquiéter de. . . Imaginez par exemple que je comparais devant vous et que j'invoque tous les arguments prouvant qu'il y aura probablement plus d'actes de terrorisme commis. Je risque ainsi de voir s'accomplir ce que j'avais prédit. Vous voyez ou je veux en venir? Si vous établissez un climat de crainte, il me semble que vous jouez le jeu des terroristes. Je n'ai d'ailleurs pas énormément d'arguments à invoquer ni dans un sens, ni dans l'autre.

Essentiellement, ce sont des choses très difficiles à prévoir. Toutefois, je ferais extrêmement attention avant de susciter l'alarme et une panique induite, parce que c'est précisément ce que font les terroristes qui créent ce genre de climat. Je vous ai dit que j'entendais répondre à votre question d'une façon personnelle. Même si je ne le fait pas tous les jours, je me demande parfois ce qu'il en sera de l'avenir. Pour l'instant, je pense qu'il est très difficile de faire des pronostics en ce qui a trait à l'augmentation ou à la diminution du terrorisme. Parce que le terrorisme comporte une facette de guerre psychologique, je pense qu'il faut faire très attention avant de faire des prévisions non fondées, susceptibles de semer la panique parmi la population.

Mgén Cheriton: Monsieur Hopkins a posé quelques questions, mais j'aimerais donner suite aux propos du professeur et mentionner que ce n'est pas à moi de parler des menaces. De fait, le Comité peut mettre la main sur de véritables experts sur la question de menace ici même dans cette ville. Quoi qu'il en soit, je pense qu'il serait utile de discuter un peu de vulnérabilité. Les pays industrialisés comme le Canada sont extrêmement vulnérables au terrorisme. Des services informatiques interdépendants, des aéronefs commerciaux, des pipelines de gaz naturel et de pétrole, des réseaux d'alimentation électrique, les plates-formes de forage—voilà des exemples de cibles de sabotage.

Et parce qu'à mon avis c'est tout à fait pertinent, j'ajouterais à cela le risque que les efforts des terroristes soient déployés contre l'environnement, par exemple des attaques contre des tankers porteurs de pétrole ou de produits chimiques qui naviguent en eau canadienne. Les conséquences risqueraient d'être incalculables. Pensez simplement au black-out qui s'est produit à New-York vers la fin des années 70. Ce sont des phénomènes naturels qui ont plongé la ville de New-York dans l'obscurité, paralysant 10 millions d'habitants, et cette panne s'est soldée par 3,300 arrestations, une centaine de blessés chez les policiers et des dommages pour la ville totalisant 150 millions de dollars. La leçon à tirer de cela c'est que si un phénomène naturel peut mettre une ville

[Texte]

Now, as to our response, I think in the last three or four years Canada has made remarkable improvement in its capability to counter terrorism. I must emphasize that I cannot speak about drugs, but I can speak on terrorism. We have made real progress, and that progress is continuing. But I am not at all sure that those improvements carry over into the maritime environment.

Prof. Brodeur: With respect to vulnerability or danger, five years ago, if you went to conferences on terrorism, a major concern was the threat of nuclear terrorism. At that point, you had a couple of novels that had been published. A certain colonel from Libya was particularly active. He is apparently quieter right now. It was something that was really talked about, and now it is much quieter. Let us imagine that this committee is meeting five years ago, when nuclear terrorism was a big thing. You can generate a lot of alarm with regard to this. Think of the measures you have to deploy to curb it. You know as well as I that we cannot account for all the materials that may be used to fabricate a small nuclear device. How do you put into place a network tracking all uranium, plutonium, or whatever is used? We are talking here of a very major undertaking, and this is what really worries me.

It seems that at some point one raises a particular concern, and we are all ready to mobilize, because it is a serious problem. Five years afterward, people are talking less and less about it. Does this mean that the threat is less real? I do not think so. You have these shifting moods when one is talking about terrorism all the time. I am very struck by this. Think about nuclear terrorism. There you have a window of vulnerability, and the possibility for damage is enormous. But are we going to recommend something to deploy in order to curb this? Perhaps yes, but then perhaps not.

Mr. Hopkins: Sometimes we think of airports and aircraft as the setting for key terrorist moves, because we have seen a number of those. But we have to think of luxury liners, automobiles, buses—as we saw on Parliament Hill—cars, and even bicycles, which have actually been used in kidnappings. All these things come into play.

• 1810

The Chairman: As society becomes less independent and more and more interdependent, virtually every facet imaginable is out there for a terrorist to probe. The example of the black-out in New York is one. We did not have to see the poisoning of very many grapes in order to put a scare right through the whole food chain. As we become an interdependent society where everybody is

[Traduction]

pendant deux jours en état de siège, imaginez ce qu'un petit nombre de terroristes bien entraînés pourraient faire dans un pays comme le nôtre.

Pour en venir maintenant à notre réaction, je pense qu'au cours des trois ou quatre dernières années, le Canada a nettement amélioré ses aptitudes au contre-terrorisme. Je souligne ici que je ne parle pas simplement des drogues, mais de terrorisme. Nous avons vraiment fait des progrès et nous continuons à en faire. Par contre, je suis loin d'être convaincu que ces améliorations s'appliquent à l'environnement marin.

M. Brodeur: Pour en revenir à la vulnérabilité ou au danger, la préoccupation principale des conférences sur le terrorisme, il y a cinq ans, était la menace de terrorisme nucléaire. Deux romans ont même été publiés sur ce sujet. Un certain colonel de Libye faisait preuve d'une activité particulière, mais il semble s'être calmé aujourd'hui. On n'a pas vraiment fait de battage là-dessus et aujourd'hui, les choses sont beaucoup plus tranquilles. Imaginez que ce Comité se soit réuni il y cinq ans alors que la menace principale était le terrorisme nucléaire. C'est le genre de sujet susceptible de semer la panique. Imaginez les mesures que vous auriez dû prendre. Vous savez aussi bien que moi qu'on ne peut contrôler tous les matériaux utilisés pour fabriquer un petit engin nucléaire. Comment peut-on établir un réseau pour suivre tout l'uranium, le plutonium ou tout autre élément utilisé? Il s'agirait d'une tâche énorme et c'est précisément ce qui m'inquiète.

Il arrive qu'à un moment donné on soulève une question particulière et que tout le monde est prêt à collaborer en raison de la gravité du problème. Cinq ans plus tard, on en parle de moins en moins. Est-ce que cela veut dire que la menace est moins réelle pour autant? Pas à mon avis. On constate ces sautes d'humeur quand on parle du terrorisme. Cela m'a vraiment frappé. Pensez au terrorisme nucléaire. Dans ce cas, on est vulnérable et les possibilités de dégâts sont énormes. Mais allons-nous préconiser des mesures à déployer pour contrecarrer cette menace? Peut-être bien que oui, mais peut-être bien que non.

M. Hopkins: Nous nous imaginons parfois que les aéroports et les aéronefs sont les cibles principales des terroristes, parce que cela est déjà arrivé à plusieurs reprises. Mais pensez aussi aux paquebots de luxe, aux automobiles, aux autocars—comme on l'a vu sur la Colline parlementaire—aux automobiles et même aux bicyclettes, qui ont été de fait utilisées dans des kidnappings. Tous ces éléments sont à considérer.

Le président: À mesure que la société devient moins indépendante et de plus en plus interdépendante, virtuellement tout ce qu'on peut imaginer peut devenir une cible possible pour un terroriste. Prenez le cas de la panne d'électricité à New York. Il n'a pas été nécessaire non plus d'empoisonner beaucoup de raisins pour semer la panique dans la chaîne alimentaire. À mesure que

[Text]

collectively requiring the efforts of someone else, anything that impinges on anything we require for a necessity of life has a very serious threat to it.

Let me ask a couple of questions. When we think of the military in its traditional sense of being prepared for a hot war and the kind of training and equipment required for that and then we couple that with the reflections we have been doing in this committee process of a number of other dimensions and asking ourselves whether there is an appropriate role... could I ask our witnesses if they would venture to comment on whether they see the kind of training and equipment required for the previous concept of what a force would do as being compatible with these new roles it might undertake, or is new training and is new equipment required for terrorist activities, interdiction of drugs?

I ask that question in spite of the fact that I hear your message as saying equipment may not stop the drug use. But the question is, is different equipment, is different training, required?

MGen Cheriton: Mr. Chairman, I welcome the opportunity to comment at least on the training side of things, because I do think here at least some of us are operating under a misconception.

A few years ago, if I could go back to the period I am most familiar with... and given my background at least at the time I had perhaps the most to do with internal security over 15 critical years in Canada over the last 20. We used to say—and I am speaking primarily of soldiers, but I think the same is true of the others—if you train a man to cope with his job on the battlefield he will be able to cope with the internal security requirement.

I do not believe that is true any more. I have been too close to this problem for too many years, and I, as some of you have already alluded to, have witnessed the increasing sophistication of the threat—of the enemy, of the terrorist. He is not the same man he was 20 years ago. His techniques, his tactics, his equipment, are immeasurably superior to what they were. So I no longer believe you can train a man for his role in a technologically advanced battlefield and have him adapt to the streets of Canada. No, I think special training is required and time has to be dedicated.

That does not provide any answers. It only compounds the problem.

Prof. Brodeur: Two quick comments. I am not referring in any way to the Armed Forces, but I want to say I have had some conversations with police officers about terrorism and all that, and a pretty standard comment is that we are not better prepared right now to face a major crisis than we were just before the October Crisis. This is a comment I hear pretty often. So if I

[Translation]

notre société devient interdépendante et que chacun a besoin des efforts des autres, tout ce qui concerne les nécessités vitales peut devenir une cible.

Permettez-moi de vous poser quelques questions. Quand on pense aux militaires dans le sens traditionnel où l'on se prépare pour une guerre active et le genre de formation et d'équipement requis à cette fin, et si on ajoute à ça les réflexions exprimées dans ce Comité sur un certain nombre d'autres dimensions et si on se demande si c'est bien là un rôle approprié... J'aimerais savoir si nos témoins sont prêts à nous dire quel genre de formation et d'équipement ils pensent qu'il faudrait donner à l'armée pour la rendre apte à jouer les nouveaux rôles qu'on pourrait lui confier. Faudrait-il une formation nouvelle et un nouvel équipement pour répondre aux activités de terrorisme et lutter contre le trafic des stupéfiants?

Je vous pose la question en dépit du fait que vous m'avez indiqué clairement que l'équipement ne suffirait pas à empêcher le trafic des drogues. Et ce que je vous demande c'est s'il faut un équipement différent ou une formation différente.

Mgén Cheriton: Monsieur le président, je suis heureux de pouvoir commenter l'aspect formation, parce que je pense que certains d'entre nous se font des idées erronées là-dessus.

Il y a quelques années, si vous me permettez de revenir à une période que je connais mieux... et étant donné que je me suis conservé à la sécurité interne pendant les 15 années critiques que le Canada a connu au cours des 20 dernières années. À l'époque nous disions—et je parle ici essentiellement de soldats, mais la même chose s'applique aux autres—que si l'on forme un homme pour remplir une tâche sur le champ de bataille, il sera en mesure de répondre aux besoins de sécurité interne.

Je ne pense plus que ce soit le cas aujourd'hui. J'ai eu le nez trop près du problème pendant de trop nombreuses années et, comme certains d'entre vous y ont déjà fait allusion, j'ai constaté que la menace de l'ennemi, du terroriste prenait des formes de plus en plus sophistiquées. Le terroriste d'aujourd'hui n'est pas le terroriste d'il y a 20 ans. Ses techniques, ses tactiques, son équipement, sont de loin supérieurs à ce qu'ils étaient. C'est pourquoi je ne crois plus aujourd'hui que si l'on forme quelqu'un à la fine pointe de la technologie de guerre, qu'il pourra pour autant s'adapter aux rues du Canada. Je pense effectivement qu'il faut une formation spéciale et qu'il faut prendre le temps nécessaire.

Mais je ne vous offre pas ainsi de solution. Je ne fais que compliquer le problème.

M. Brodeur: Deux brefs commentaires. Je ne veux pas du tout parler des Forces armées, je voulais dire que j'ai discuté avec des agents de police sur le terrorisme et en général ce qu'ils me répondent c'est que nous ne sommes pas plus prêts aujourd'hui à faire face à une crise que nous l'étions au moment de la crise d'octobre. C'est le genre de commentaires que j'entends souvent. Alors

[Texte]

reflect upon preparedness, I would not be pessimistic, but I am surely not optimistic.

A second quick comment is that if there is something to develop, it is really some sort of place where all intelligence gathered on terrorism would be brought together. For instance, I think the fact that the bus that was hijacked on a bridge near Montreal was lost sight of for several hours and showed up in Ottawa when people in Quebec were looking for it close to Sherbrooke was a dismal failure. There is no way around this. It seems to me if there is something that needs to be remedied, redressed, and so forth, it is first of all that kind of thing.

You see, the key to countering terrorism is really not a huge deployment of force, it is intelligence. That really is the key. You have to have some mechanism to sort of integrate intelligence, which is guided by many bodies in Canada. You do not have only CSIS, you have CSCD and the foreign affairs and so forth. So, that would be my comment on something which needs to be remedied quickly.

• 1815

The Chairman: My second question probably as much as anything will sound like double speak. Professor, when you indicate we are not very successful at being able to curb the interdiction of drugs by equipment and training that would protect against it from all the leakages, it is like saying it is unsuccessful because it is unsuccessful. The question would be, if it were successful, would it be successful?

Now, of course that is the double speak of it all, because it is obvious. It seems to me we are drawing a conclusion because of a fact, but do you also make the assumption that there is no capacity to have any kind of equipment that might stop the interdiction of drugs in a successful way that, if we were successful in protecting against the interdiction of drugs, it would therefore be a worthwhile venture to embark upon?

Prof. Brodeur: I do not make, Mr. Chairman, this assumption that by principle we are bound to be unsuccessful, although here is the framework into which I might try to discuss this question.

It seems to me that either saying you are quite right, it is unsuccessful, therefore it is unsuccessful, is much too simple; and the other thing is also much too simple. But it would seem to me that you have to discuss this whole question in context.

Let me give you an example. If we were ready to abolish a great part of our civil freedoms and democratic rights in Canada, one could envisage that the efficiency of the police would be heightened. For instance, if we had measures such as preventive detention, arrests without warrant, and so forth and so on, one could increase the efficiency of the police.

[Traduction]

quand je me demande si nous sommes prêts ou pas, je ne veux pas être pessimiste, mais je ne suis pas optimiste non plus.

Et j'en viens ainsi à mon deuxième bref commentaire. Si l'on veut quelque chose de nouveau, il faudrait un endroit où l'on puisse centraliser tous les renseignements de sécurité sur le terrorisme. Par exemple, dans le cas de l'autocar qui a été détourné sur un pont près de Montréal et qui a réapparu à Ottawa, le fait que dans l'intervalle il s'est passé plusieurs heures avant qu'on sache où il était et qu'au Québec on le cherchait près de Sherbrooke est impardonnable. Absolument impardonnable. Si vous voulez faire quelque chose de nouveau, améliorer quelque chose, c'est par là qu'il faut commencer.

La réponse au contreterrorisme, voyez-vous, n'est pas vraiment un déploiement massif de forces, mais le recours aux renseignements de sécurité. C'est vraiment ça la solution. Il faut avoir un certain mécanisme d'intégration du renseignement de sécurité qui est administré par un grand nombre d'organismes au Canada. Vous avez non seulement le SCRS, vous avez aussi le CSCD, les Affaires extérieures, etc. Voilà ce que je considère comme les premières mesures à prendre.

Le président: Dans ma deuxième question, j'aurais probablement l'air d'utiliser la langue de bois. Monsieur le professeur, lorsque vous avez indiqué que notre équipement et notre formation n'avaient pas réussi à interdire l'importation de drogues et son infiltration dans le pays, c'est comme si vous disiez qu'on n'a pas réussi parce qu'on n'a pas réussi. La question devrait être: Si on avait réussi, est-ce qu'on aurait réussi?

Et c'est là évidemment de la langue de bois par excellence, parce que c'est évident. Il me semble que si nous tirons une conclusion d'un fait, mais que nous partons également de l'hypothèse selon laquelle il n'existe aucun équipement qui puisse empêcher vraiment l'infiltration de drogues, si nous réussissons à nous protéger contre cette infiltration, le jeu n'en vaudrait donc pas la chandelle?

M. Brodeur: Monsieur le président, je ne pars pas de l'hypothèse que nous n'avons aucune chance de succès, même si je discute de la question dans ce contexte.

Je pense que c'est un peu trop simpliste que de dire que vous avez raison, que c'est un échec, donc que ça n'a pas réussi; notre solution est-elle aussi trop simpliste. Mais je pense que toute la question doit être discutée dans le bon contexte.

Permettez-moi de vous donner un exemple. Supposons qu'on abolisse une bonne partie des libertés civiles et des droits démocratiques au Canada: On pourrait s'imaginer que l'efficacité de la police s'en trouverait d'autant accrue. Par exemple, si nous adoptions des mesures comme la détention préventive, l'arrestations sans mandat, etc, etc, la police pourrait être plus efficace.

[Text]

What I mean by discussing things in context, it seems to me that in everything you have a trade-off to make. The question is not really: are we bound to fail in stopping drug smuggling? The question would be: what are we prepared to trade off in order to have a better performance in terms of money, in terms of civil rights, and so forth and so on. I believe it all depends what price you are willing to pay to achieve a particular goal. That would be my way of going about it.

The Chairman: Mr. Ferland has been asking for the floor. Now I will grant it to him if he assures me no preamble and a straight question.

M. Ferland: Compte tenu de l'effort vraiment sérieux du gouvernement américain pour fermer ses frontières à la drogue par tous les moyens possibles, est-ce qu'il n'y a pas danger que le Canada devienne la porte privilégiée des contrebandiers pour pénétrer aux États-Unis? Montréal est, semble-t-il, l'une des principales plaques tournantes en Amérique du Nord.

Deuxièmement, on a parlé de terrorisme nucléaire il y a cinq ans. J'ai l'impression qu'on n'osait pas parler, à ce moment-là, du terrorisme chimique et bactériologique, qui est beaucoup plus facile à exporter et plus difficile à contrôler. Sauf erreur, lors de l'expérience assez dramatique de Saint-Basile-le-Grand, aucune des forces de sécurité civiles n'avait les équipements nécessaires, alors qu'une base militaire située à quelques pas était parfaitement équipée pour une telle situation. J'aimerais avoir votre réflexion là-dessus.

• 1820

M. Brodeur: Pour ce qui est de la première question, toute l'argumentation qui est déployée dans l'étude que j'ai citée confirme votre point. Si vous bloquez des routes, les trafiquants vont en chercher d'autres. Si les routes vers les côtes des États-Unis sont bloquées, il est sûr qu'on va tenter d'entrer par d'autres routes, qui pourraient être des routes canadiennes. J'insiste tout de même sur le fait que les frontières des États-Unis ne sont pas actuellement fermées à la drogue; il en passe tout de même énormément.

Pour ce qui est de votre deuxième point, lors de la catastrophe de Saint-Basile, l'armée était juste à côté et on n'a même pas pensé à l'utiliser. Ce n'est pas glorieux pour les gens qui étaient impliqués dans cette affaire.

Cependant, une autre chose ressort de cette étude. Il semble que l'armée américaine, pour ne pas trop écouler ses budgets, n'informe pas complètement ses partenaires éventuels de toute la somme des services qu'elle pourrait offrir. Cela, c'est dit en toutes lettres. Lors de la catastrophe de Saint-Basile, si on avait eu une information plus précise sur les genres de services offerts, les gens auraient peut-être pensé à avoir recours à l'armée. Je trouve ce que vous avez dit assez frappant, parce que dans

[Translation]

Quand je parle de discuter des choses dans le bon contexte, il me semble qu'il y a partout place pour un compromis. La question n'est pas vraiment de savoir si l'échec est inévitable lorsque nous voulons mettre fin au trafic des stupéfiants. La question devrait être la suivante: À quoi sommes-nous prêts à renoncer pour en avoir davantage pour notre argent, pour mieux respecter les droits civils, etc, etc? Je pense que tout dépend du prix que l'on est prêt à payer pour réaliser un objectif particulier. Ce serait ma façon d'aborder le problème.

Le président: M. Ferland réclame la parole. Je vais la lui donner s'il me promet de passer directement à la question et d'éviter un préambule.

Mr. Ferland: Given the serious effort made by the American Government to use all possible means to close its borders to drug infiltration, is there not a danger that Canada becomes a favorite access route to the United States for drug traffickers? It seems that Montreal is one of the main hubs in North America.

Secondly, 5 years ago, they were talking about nuclear terrorism. I have the impression at the time that nobody dared mention chemical and bacteriological terrorism which is much easier to export and much more difficult to control. Unless I am mistaken, at the time of the dramatic experience that took place in Saint-Basile-le-Grand, the civilian security forces did not have the necessary equipment while there was a military base a few steps away which was perfectly equipped for such a situation. I would like your reaction on this.

Prof. Brodeur: As to the first question, all the arguments used in the study I quoted confirm your point. If you block some routes, the traffickers will find new ones. If the roads towards the United States' coast are blocked, it is obvious that they'll try to enter through different routes, which may be Canadian routes. I still insist on the fact that the American frontiers are not actually closed to drug dealers; there's a lot of drugs being passed through.

As to your second point, at the time of the catastrophe in Saint-Basile, the army was quite nearby and nobody thought of asking for their help. The people involved have nothing to be proud of.

However, something else comes out of this study. It seems that the American armed forces, in order to save on its budget, does not tell its would-be partners of all the services that could be available. And this has been spelled out. At the time of the catastrophe in Saint-Basile, had we had more specific information on the type of services available, people may have thought about calling upon the army. I'm quite struck by what you've said, since in this study, it is clearly mentioned that the armed forces

[Texte]

cette étude, on dit vraiment que les militaires souvent ne disent pas tout ce qu'ils peuvent faire et sont sous-employés à cause de cela.

M. Ferland: Est-ce que le Comité pourrait avoir une copie du rapport, monsieur le président?

M. Brodeur: Bien sûr. Il est très facile de se procurer cela.

The Chairman: Order, please. The Chair wants to adjourn the meeting. Our witnesses have been very patient. I know at least one has to fly out this evening. He has a couple of options; if we adjourn now, he may make the first one.

I want to thank Prof. Brodeur for being with us and for his testimony. Likewise to Major General Cheriton, I express the thanks of the whole committee. I am sorry for the inconvenience of the long day, but we very much appreciate and value your testimony. Thank you very much for being with us.

The meeting is adjourned.

[Traduction]

often do not let people know the whole range of services they can offer and, for that reason, are underutilized.

Mr. Ferland: Could the Committee get a copy of the report, Mr. Chairman?

Prof. Brodeur: Of course, it's quite easy to get hold of it.

Le président: À l'ordre, s'il vous plaît. La présidence souhaite ajourner la réunion. Nos témoins ont été très patients. Je sais que l'un d'entre eux doit prendre un vol en soirée. Si nous ajournons maintenant, il pourra prendre le premier vol.

Je remercie le professeur Brodeur de son témoignage. Je remercie également le major général Cheriton, au nom de tous les membres du Comité. Je suis désolé que la journée ait été aussi longue, mais elle m'a parue très fructueuse. Merci beaucoup d'avoir comparu devant nous.

La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

From the University of Montreal:

Professor Jean-Paul Brodeur, Director, Centre for
Comparative Criminology.

Individual:

Major-General G.R. Cheriton (Retd), Chairman,
Counter-Terrorism Task Force.

TÉMOINS

De l'Université de Montréal:

Professeur Jean-Paul Brodeur, directeur, Centre
international de criminologie comparée.

Individu:

Major-général G.R. Cheriton (retiré), président,
Groupe de travail sur les mesures anti-terroristes.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 15

Thursday, February 8, 1990

Chairman: Arnold Malone

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 15

Le jeudi 8 février 1990

Président: Arnold Malone

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

National Defence and Veterans Affairs

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent de la*

Défense nationale et des affaires des Anciens combattants

RESPECTING:

Canada's Maritime Sovereignty, pursuant to
Standing Order 108(2)

CONCERNANT:

La souveraineté maritime canadienne,
conformément à l'article 108(2) du Règlement

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990

STANDING COMMITTEE ON
NATIONAL DEFENCE AND
VETERANS AFFAIRS

Chairman: Arnold Malone

Vice-Chairman: Marc Ferland

Members

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Patricia Russell

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE
NATIONALE ET DES AFFAIRES
DES ANCIENS COMBATTANTS

Président: Arnold Malone

Vice-président: Marc Ferland

Membres

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Patricia Russell

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 8, 1990

(20)

[Text]

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met at 10:09 o'clock a.m., this day, in Room 701, 151 Sparks Street, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Derek Blackburn, Stan Darling, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone, and William Rompkey.

In attendance: From the Library of Parliament: Wolfgang Koerner, Researcher. *From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade:* David Lord, Researcher.

Witnesses: From the Canadian Arctic Resources Committee: Stephen Hazell, Executive Director. *From the Oceans Institute of Canada:* Cynthia Lamson, Associate Director. *From Inuit Tapirisat of Canada:* John Amagoalik.

The Committee resumed consideration of Canada's Maritime Sovereignty, in accordance with Standing Order 108(2).

The witnesses made statements and answered questions.

At 12:39 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Roger Préfontaine
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 8 FÉVRIER 1990

(20)

[Traduction]

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit aujourd'hui à 10 h 09, dans la pièce 701, au 151, rue Sparks, sous la présidence de Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présents: Derek Blackburn, Stan Darling, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone, William Rompkey.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner, attaché de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, attaché de recherche.

Témoins: Du Comité canadien des ressources de l'Arctique: Stephen Hazell, directeur exécutif. *De l'Institut des océans du Canada:* Cynthia Lamson, directrice associée. *De Inuit Tapirisat du Canada:* John Amagoalik.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité poursuit l'étude de la souveraineté maritime du Canada.

Les témoins font des exposés et répondent aux questions.

À 12 h 39, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Roger Préfontaine

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Thursday, February 8, 1990

• 1109

The Chairman: Order. Before moving to the normal business of today, which is to hear witnesses on maritime sovereignty, I have two or three items I would like to dispense with that are important to the committee.

The first one is about next week, Canada's hosting the Open Skies Conference, and what the potential of that conference has to do with confidence building. I have received, and I have circulated a copy of, a letter from the Rt. Hon. Joe Clark, the Minister of External Affairs, in which he has invited myself as chairman plus a member from each of the political parties to serve as delegates to that conference. All other members of this committee are invited to be at the opening of the conference, which is really on the Monday and Tuesday, with approximately 20 speeches by representatives of the participating countries.

Mr. Rompkey, would you be able to be there as a delegate?

• 1110

Mr. Rompkey (Labrador): Mr. Chairman, thank you very much, yes I would.

The Chairman: Mr. Blackburn?

Mr. Blackburn (Brant): Yes, both as a delegate and as an observer.

The Chairman: Yes. You will fill both roles at the same time.

Mr. Blackburn: That is right.

The Chairman: Thank you very much. You have that capacity, I understand.

Mr. Blackburn: We will see.

The Chairman: We need a decision on this side of the table.

Mr. Hicks (Scarborough East): I have a great interest, Mr. Chairman, but I am going to be away with another NATO committee, so unfortunately I cannot participate.

The Chairman: It was unfortunate that they would plan the Open Skies conference without checking with you first on that Mr. Hicks.

Who else might be interested in serving?

Mr. Fretz (Erie): I would.

The Chairman: You were sitting down while Mr. Darling had his hand up, and not only has he so much seniority over you that—

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 8 février 1990

Le président: Je déclare la séance ouverte. Avant de passer au premier point à l'ordre du jour, qui est la comparution de témoins au sujet de la souveraineté maritime, j'ai deux ou trois questions à régler qui sont importantes pour le Comité.

D'abord, la semaine prochaine, le Canada sera l'hôte de la conférence Ciel Ouvert et nous savons quelle importance cette conférence peut avoir pour créer un climat de confiance entre les pays. J'ai reçu une lettre du ministre des Affaires extérieures, Joe Clark, dont vous avez copie. À titre de président, je suis invité comme délégué à cette conférence, de même qu'un membre du comité de chacun des partis politiques. Tous les autres membres du Comité sont invités à l'ouverture de la conférence, lundi et mardi pour la présentation d'environ 20 discours par les représentants des pays participants.

Monsieur Rompkey, pourriez-vous y aller en tant que délégué?

M. Rompkey (député de Labrador): Monsieur le président, merci beaucoup, j'aimerais y aller.

Le président: Monsieur Blackburn?

M. Blackburn (député de Brant): Oui, tant à titre de délégué que d'observateur.

Le président: Oui. Vous pouvez remplir les deux rôles à la fois.

M. Blackburn: C'est juste.

Le président: Merci beaucoup. Vous pouvez donc le faire.

M. Blackburn: Nous verrons.

Le président: Il faut que ce côté-ci de la table prenne également une décision.

M. Hicks (député de Scarborough-Est): Cela m'intéresse beaucoup, monsieur le président, mais je ne serai pas à Ottawa;—j'assisterai à un autre comité de l'OTAN; je ne pourrai donc malheureusement pas participer à cette conférence.

Le président: Il est bien dommage qu'on ait organisé la conférence Ciel Ouvert sans d'abord demander votre approbation, monsieur Hicks.

Qui d'autre serait intéressé?

M. Fretz (député de Érié): Moi.

Le président: Pendant que vous preniez place, monsieur Darling a levé la main. En plus d'avoir plus d'ancienneté que vous. . .

[Texte]

Mr. Fretz: You are absolutely correct, Mr. Chairman.

The Chairman: Ann, have you made a note of the names, Blackburn, Darling and Rompkey?

Mr. Rompkey: Do we need any documentation to get in? Do we have to check our arms at the door or something like that?

The Chairman: Ann, could you come to the mike to speak?

Ms Ann Bennett (Office of the Chairman): When I inform Mr. Clark's office who the delegates will be, we will work out all of the accreditation.

Mr. Rompkey: And we will have that before Monday?

Ms Bennett: That is right.

The Chairman: Let me speak through the committee to Ann to ask that she makes sure all members are aware of times and all the rest of that.

I have put before each of the members a statement I was intending to make in the House of Commons today. What becomes important is really the last sentence. Some of you may or may not want to leave that stand, where I say: Mr. Speaker, this statement of encouragement is shared by all members of the Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs. If you have any objection to that, you should signal me so that I can change my last sentence.

Mr. Fretz: Name those people in your statement who object it!

The Chairman: The other matter deals with an invitation to go to Cheyenne Mountain in Colorado Springs to NORAD headquarters, where headquarters is sponsoring 40 Soviet persons who will be investigating the headquarters tunnelled into Cheyenne Mountain.

I would like to underscore this, bearing in mind that it conflicts with the conference. Stan, if you are interested in that you may want to share your duties over here and go to that. I think it is important that this committee have somebody there. I even mentioned to Bill as we walked over here that he might want to check with Mr. Fred Mifflin, to ask Fred if he would like to go. It conflicts with Open Skies. I know that Mr. Blackburn cannot go.

Mr. Rompkey: Derek says that he has talked to Fred and he has been there a dozen times already.

Mr. Blackburn: He did not say he would not go or could not go. He just said that he had been there 12 times.

Mr. Fretz: That is not the point. The point is that we should definitely have a member of this committee with those Soviets.

[Traduction]

M. Fretz: Vous avez absolument raison, monsieur le président.

Le président: Ann, avez-vous noté les noms: Blackburn, Darling et Rompkey?

M. Rompkey: Avons-nous besoin de laissez-passer?

Le président: Ann, pourriez-vous venir parler au micro?

Mme Ann Bennett (bureau du président): Lorsque je donnerai les noms des délégués au bureau de M. Clark, nous réglerons tous les détails relatifs à l'accréditation.

M. Rompkey: Tout sera réglé avant lundi?

Mme Bennett: Oui.

Le président: Au nom du Comité, je vais demander à Ann de veiller à ce que tous les membres connaissent bien les horaires et les autres détails.

J'ai distribué à tous les membres du Comité la déclaration que j'ai l'intention de faire aujourd'hui à la Chambre des communes. Ce qui compte vraiment, c'est la dernière phrase. Vous auriez peut-être des objections. Je vais la lire: Monsieur le président, cette déclaration d'encouragement est faite au nom de tous les membres du Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants. Si vous avez des objections, signalez-le-moi afin que je modifie cette phrase.

M. Fretz: Pour que vous donniez leur nom dans votre déclaration!

Le président: Parlons maintenant d'une autre question. On nous invite à visiter les quartiers généraux de NORAD à Cheyenne Mountain, à Colorado Springs. Les quartiers généraux recevront 40 Soviétiques qui visiteront les installations creusées dans le roc de Cheyenne Mountains.

Je voulais vous en parler, et souligner que cette visite coïncide avec la conférence. Stan, si cela vous intéresse, vous pourriez peut-être partager vos responsabilités de délégué ici et aller à Cheyenne Mountain. J'estime qu'il est important que notre Comité y soit représenté. En venant ici, j'ai mentionné à Bill qu'il faudrait demander à M. Fred Mifflin s'il était intéressé. C'est en même temps que la conférence Ciel Ouvert. Je sais que M. Blackburn ne peut pas y aller.

M. Rompkey: Derek dit qu'il a parlé à Fred et qu'il y est déjà allé une douzaine de fois.

M. Blackburn: Il n'a pas dit qu'il ne voulait ou qu'il ne pouvait pas y aller. Il a simplement dit qu'il y était déjà allé douze fois.

M. Fretz: Ce n'est pas là le problème. Le problème, c'est que nous devons absolument nous faire représenter par un membre de notre Comité.

[Text]

Mr. Blackburn: I should not be speaking for him. You should contact him.

Mr. Rompkey: I will talk to him in the House.

The Chairman: Are there any members here who would like to go if those arrangements can be put forward by next week?

Mr. Darling (Parry Sound—Muskoka): What day is it?

The Chairman: Monday and Tuesday, is it not? I should ask Mr. Lord to speak to this. I told him I was going to.

Mr. David Lord (Committee Researcher): It would be leaving Ottawa Monday morning. There is a briefing Monday afternoon, dinner at the U.S. Air Force Academy that evening, and a return flight to Ottawa on Tuesday morning. There is a two-hour time difference, so you can leave at a reasonable hour on Monday morning and get there for around noon. There are 12 to 15 members of the Supreme Soviet in the delegation, plus staff. They are being escorted by the House Armed Services Committee. They are touring a number of U.S. facilities and installations before they get to NORAD, and they will be continuing on afterwards. It would also be an opportunity for committee members to make contacts with members of the Soviet Military Committee of the Supreme Soviet.

Mr. Blackburn: How would we get there from Ottawa?

Mr. Lord: Probably commercial air.

The Chairman: We will not want to discuss this now. We need to know whether there is some interest in this.

Mr. Fretz: This is the first that I have heard of it, and perhaps the other committee members are just learning of it as well. Could we not have had a little more notice about this event? I am interested, but I need to check my agenda book to see what is happening. Just to clarify, we would be leaving sometime Monday morning and would be back here Tuesday morning.

Mr. Lord: I think you would probably be back by mid-afternoon.

Mr. Fretz: Put me down as definitely interested. I will check my schedule.

The Chairman: Let me make two quick observations and then get on to what we are about today. First of all, thank you, Mr. Fretz. We will also check with Mr. Mifflin. I believe it is important that we be there. We have 40 Soviet Union people coming. The world is moving towards confidence building. The Soviets have been showing a lot of leadership in this, so I think it is important for us as part of NORAD to have some people from this committee attending.

As to your comment about the shortness of time, you are absolutely right. But I found out only late yesterday. The news came to me at that time. I have not checked

[Translation]

M. Blackburn: Je ne veux pas parler pour lui. Vous devriez le contacter.

M. Rompkey: Je vais lui parler à la Chambre.

Le président: Y a-t-il quelqu'un parmi les membres du Comité qui serait prêt à y aller si nous pouvons régler ces dispositions d'ici la semaine prochaine?

M. Darling (Parry Sound—Muskoka): Quel jour est-ce?

Le président: Le lundi et le mardi, je crois. Il faudrait que je laisse la parole à M. Lord. Je lui ai dit que j'allais le faire.

M. David Lord (rechercheur du Comité): Le vol quittera Ottawa lundi matin. Il y a une séance d'information lundi après-midi, un dîner à la *U.S. Air Force Academy* le soir, et le retour sur Ottawa s'effectue le mardi matin. Il y a un décalage de deux heures, ce qui permet de partir à une heure raisonnable le lundi matin et d'être là-bas aux environs de midi. La délégation comprend une douzaine ou une quinzaine de membres du Soviet suprême plus leur personnel. Ils sont escortés par des membres de la Commission aux forces armées. Ils visitent un certain nombre d'installations américaines avant de passer au NORAD, et ils vont ensuite poursuivre leur voyage. Ce serait aussi une occasion pour les membres du Comité de prendre contact avec des membres du Comité soviétique militaire du Soviet suprême.

M. Blackburn: Comment irions-nous là-bas à partir d'Ottawa?

M. Lord: Probablement en prenant un vol commercial.

Le président: Ce n'est pas le moment d'en discuter. Nous voulons savoir si cela intéresse quelqu'un.

M. Fretz: C'est la première fois que j'en entends parler, et c'est peut-être aussi le cas des autres membres du Comité. N'aurait-on pas pu nous prévenir un peu plus tôt? Cela m'intéresse, mais il faut que je vérifie mon programme. Pour que les choses soient bien claires, il s'agirait de partir dans la matinée de lundi et d'être de retour mardi matin.

M. Lord: Je pense que vous seriez de retour plutôt vers le milieu de l'après-midi.

M. Fretz: Inscrivez-moi comme étant intéressé. Je vais vérifier mon programme.

Le président: Je voudrais faire deux brèves remarques et nous pourrions passer à nos travaux d'aujourd'hui. Premièrement, merci monsieur Fretz. Nous allons aussi nous renseigner auprès de M. Mifflin. Je pense qu'il est important que nous soyons représentés. Nous avons 40 personnes qui viennent d'Union soviétique. Le monde est en train de construire un système de confiance. Les Soviétiques en ont nettement pris l'initiative, et je pense qu'il est important, en tant que membre du NORAD, que nous ayons des représentants de ce Comité à cette rencontre.

Vous avez tout à fait eu raison de dire que nous sommes prévenus à la dernière minute. Mais je n'ai appris cela que tard hier soir. Je ne sais pas pourquoi je n'en ai

[Texte]

why it was this late. It is obvious that it makes us scramble, but I think the effort is important.

Now, if I may speak through the committee to my researcher, it is Mifflin and Fretz. We will try to put all of this together through David. We now know what we need to know in order to try to put something together.

To our witnesses, thank you for your indulgence. Every once in a while, we get these duties that preoccupy our hearing of your good testimony.

• 1120

I want to introduce, then, from the Canadian Arctic Resources Committee, Stephen Hazell, Executive Director; from the Oceans Institute of Canada, Cynthia Lamson, Associate Director; and from the Inuit Tapirisat of Canada, John Amagoalik.

I welcome each of you to the committee.

Cynthia.

Ms Cynthia Lamson (Associate Director, Oceans Institute of Canada): I would like to start by saying I appreciate being invited to address this committee and to participate in these important deliberations.

I am representing the Oceans Institute of Canada, in Halifax, which has been in existence for about 10 years. We were founded during the period when the Law of the Sea negotiations were being negotiated and just after Canada had declared a 200-mile extended fisheries zone. We felt then there was a great need for a co-ordinated research effort to look at Canada's oceans requirements. I have to say that in the 12 years that have passed the need has been even greater. But we do feel optimistic many agencies across government, and non-governmental organizations, are at last trying to grapple with some of our critical oceans issues.

The title of my brief was "Meeting Challenges and Honouring Commitments: DND and Canadian Oceans Policy". We choose to use the words "oceans policy", but I think it is fair to say one could substitute the words "maritime strategy" or "marine strategy" if one wanted to.

We see that the federal government has an oceans policy that was tabled in 1987, and it articulates four goals: to look after ocean industries; to develop world-class expertise and capability in ocean science, technology, and engineering; to protect the ocean environment and ocean resources; and finally, to assert and protect Canada's sovereignty and sovereign rights over its ocean resources. I feel DND has a major role. Although the fourth objective looks to be the most appropriate, in fact DND and sovereignty have to do with knowledge and understanding our resources and our environment.

[Traduction]

pas été informé plus tôt. De toute évidence, cela nous oblige à prendre des décisions précipitées, mais je pense que cela en vaut la peine.

Si je peux me permettre de m'adresser directement aux chercheurs, c'est donc Mifflin et Fretz. Nous allons essayer de faire organiser tout cela par David. Nous savons maintenant ce dont nous avons besoin pour essayer d'organiser quelque chose.

Je tiens à remercier nos témoins de leur indulgence. De temps à autre, nous avons ce genre d'obligation qui nous amène à retarder un peu l'audition de votre excellent témoignage.

Voici donc, pour le Comité canadien des ressources de l'Arctique, Stephen Hazell, le directeur exécutif; pour l'Institut des océans du Canada, Cynthia Lamson, directrice associée; et pour le Inuit Tapirisat du Canada, John Amagoalik.

Bienvenue à tous.

Cynthia.

Mme Cynthia Lamson (directrice associée, Institut des océans du Canada): Je voudrais tout d'abord vous remercier de m'avoir invitée à venir participer aux importantes délibérations de votre Comité.

Je représente l'Institut des océans du Canada, de Halifax, qui existe depuis une dizaine d'années. Nous avons été fondés à l'époque des négociations sur le droit de la mer, juste après que le Canada ait porté sa zone de pêche étendue à 200 miles. Nous avons alors pensé qu'il était vital de mettre sur pied un effort coordonné de recherche sur les besoins du Canada en matière océanique. Je dois dire qu'en douze ans cette nécessité n'a jamais été aussi impérieuse qu'aujourd'hui. Mais je suis convaincue que de nombreux organismes gouvernementaux et non-gouvernementaux s'efforcent en tout cas de régler certains de nos problèmes océaniques les plus critiques.

Mon mémoire s'intitulait: «Relever les défis et respecter nos engagements: le MDN et la politique du Canada sur les océans». Nous avons choisi l'expression «politique sur les océans», mais je pense que l'on pourrait très bien la remplacer par «stratégie maritime» si on le voulait.

Le Canada a énoncé en 1987 sa politique océanique autour de quatre objectifs: l'établissement d'industries océaniques; le regroupement de compétences et la création de possibilités au niveau mondial dans le domaine des sciences, de la technologie et du génie océaniques; la protection des ressources et du milieu océaniques; et en fait l'affirmation et la protection de la souveraineté et des droits du Canada sur ces ressources océaniques. Je pense que le MDN a un rôle majeur à jouer à cet égard. Bien que le quatrième objectif semble le plus approprié dans son cas, le MDN et la souveraineté

[Text]

Canada has taken a leading role in developing international maritime and marine environmental law. Yet our commitments to the global community often outpace our domestic capabilities. Recently *Charlie*, the Morocco-bound cargo ship that departed from the port of Montreal, was lost. We lost another ship off the east coast, the *Irving Forest*. These ships were lost without trace despite our modern communications and surveillance technology. Other events, such as the discovery of more than 17,000 sea-birds off the coast of Newfoundland recently, suggest activities are happening on our oceans over which we have no control.

Canada played a leading role at the UN Law of the Sea conference and advocated stringent measures to protect the marine environment. Yet eight years after we signed the convention in 1982, our budgets to finance research, improve environmental monitoring and surveillance, and enhance enforcement are far from adequate.

An important document I hope you all have a chance to look at is the multi-year marine science plan. This was prepared under the government's Interdepartmental Committee on Oceans and it highlights some of the R and D work DND has been performing. However, this R and D work emphasizes underwater acoustics, hydronautics, remote sensing, communications, and materials technology. The plan goes on to say that this is basically in support of Canadian ASW maritime fleet and combat systems.

It is sad commentary, however, that DND marine science activity is classified under one heading: national security. It is not included under the list of agencies with roles in promoting equality, health and safety of Canadians, or protection of the environment and development and conservation of natural resources.

In Canada, one out of five Canadians live on the coastlines. We know that in the coastal provinces and territories a great majority of the residents live on the coast, and they derive their direct and indirect income, subsistence, and rely on commerce and recreational activities provided by the marine environment.

In Canada we have many jurisdictional gaps and overlaps, and this tends to reduce the effectiveness of federal marine and marine-related scientific expenditures, although in 1987 these marine science expenditures

[Translation]

font aussi intervenir la connaissance et la compréhension de nos ressources et de notre environnement.

Le Canada a assumé un rôle de chef de file dans le développement du droit international sur le milieu maritime et marin. Pourtant, nos engagements vis-à-vis de la collectivité internationale dépassent souvent nos capacités internes. Tout récemment, *Charlie*, le cargo qui avait quitté Montréal à destination du Maroc, a sombré. Nous avons perdu un autre navire au large de la côte est, le *Irving Forest*. Ces navires ont sombré sans laisser de trace malgré toute la technologie moderne de communication et de surveillance. D'autres événements, tels que la découverte de plus de 17,000 mouettes couvertes de pétrole au large des côtes de Terre-Neuve tout récemment, témoignent d'activités océaniques échappant totalement à notre contrôle.

Le Canada a joué un rôle de chef de file lors de la troisième conférence des Nations unies sur le droit de la mer et il a prôné l'adoption de mesures plus rigoureuses pour protéger le milieu marin. Pourtant, huit ans après la signature de la convention en 1982, les budgets consacrés au financement de la recherche, à l'amélioration des mesures de contrôle et de surveillance en matière d'environnement, et à l'amélioration des mesures d'exécution sont toujours inadéquats.

J'espère que vous avez tous eu l'occasion de jeter un coup d'oeil sur l'important document que constitue le plan pluri-annuel des sciences de la mer. Il a été élaboré sous l'égide du Comité interministériel fédéral sur les océans et il souligne le travail de recherche et de développement effectué par la Défense nationale. Ce travail de recherche et de développement insiste tout particulièrement sur l'acoustique sous-marine, l'hydronautique, la télédétection, les communications et les matériaux. D'après le Plan pluri-annuel des sciences de la mer, l'objectif serait, pour l'essentiel, d'appuyer les opérations anti-sous-marines du Canada.

Il est regrettable toutefois de constater que les travaux d'océanologie de la Défense nationale sont classés sous une rubrique, à savoir la sécurité nationale, et non dans la liste des organismes ayant pour vocation de promouvoir l'égalité, la santé et la sécurité des Canadiens ou la protection de l'environnement et le développement et la conservation de ressources naturelles.

On convient de rappeler qu'un sur cinq de nos compatriotes est un habitant du littoral. Nous savons que dans les provinces Maritimes et dans les Territoires, la grande majorité des gens habitent sur la côte et vivent, directement et indirectement, des ressources, du commerce et des loisirs créés par un environnement marin.

Au Canada nous avons beaucoup de lacunes et de chevauchement en matière de juridiction, ce qui tend à amoindrir l'efficacité des dépenses du gouvernement fédéral pour la marine et les activités scientifiques qui y

[Texte]

totalled as much as \$327 million. However, in the long run, the isolation of DND from civilian marine science activity may not be in the best interests of Canada. We have the longest coastline in the world; we have the second largest continental shelf; and if we extend to an exclusive economic zone, we will have perhaps the fourth or fifth largest economic zone in the world.

In many countries the armed forces are responsible for coastal resource protection. Canada is in the fortunate position of having three fleets that share sovereignty assurance responsibilities: DND, DFO, and the Canadian Coast Guard. However, many of our resources are still over-exploited, the marine environment continues to be polluted, and human lives are too frequently lost.

The lack of control over our ocean territory encourages other activities that also threaten sovereignty. Illegal drug traffic and profiteering through the carriage of human cargoes are two examples. Within the past four years we have had ships deliver groups of immigrants, one to Newfoundland and then to Nova Scotia, and these ships arrived undetected.

Greater efforts must be made to ensure that ships in our federal fleets are utilized to maximum capacity. To this end, the following activities lend themselves to co-operative routine and systematic enterprise: oceanographic data collection, resource and environmental monitoring, vessel traffic monitoring, and surveillance. The benefits of expanded DND activity in the areas cited above are not likely to be realized immediately. However, one thing is certain: without DND participation, the 1987 oceans policy goals will be difficult, if not impossible, to achieve.

Canada's credibility as a nation prepared to meet contemporary ocean challenges and to honour its commitments domestically and internationally is being tested. By revising or expanding our definition of sovereignty to include knowledge and understanding of ocean resources, Canada will be sending a strong message to the global community that resource stewardship is an integral feature of national security.

Thank you.

The Chairman: I want to thank you for that brief, because it is very much in concert with what I think is the view this committee is undertaking. I appreciate your giving evidence to the committee this morning.

I now call on Mr. Stephen Hazell, from the Canadian Arctic Resources Committee.

[Traduction]

sont liées, encore qu'en 1967 ces dépenses représentaient la coquette somme de 327 millions de dollars. Mais il est fort probable qu'à la longue la séparation entre la Défense nationale et les travaux scientifiques d'océanologie d'origine autre que militaire ne desservent les intérêts du Canada. Nos côtes sont les plus longues du monde; notre plateau continental est le second en étendue et si nous nous joignons à une zone économique exclusive, nous aurons probablement la quatrième ou la cinquième zone économique du monde.

Dans un grand nombre de pays, les forces armées assurent la protection des ressources côtières. Le Canada a la chance d'avoir trois flottes qui assument à elles trois les responsabilités de défendre la souveraineté de notre pays: le MDN, le ministère des Pêches et Océans et la Garde côtière. Il n'empêche qu'un grand nombre de nos ressources sont encore surexploitées, que le milieu marin continue à être pollué et que trop souvent il y a perte de vies humaines.

Le fait que nos océans échappent encore trop à notre surveillance encourage également d'autres activités qui menacent notre souveraineté, par exemple le trafic illégal de drogues et le transport de cargaisons humaines motivées par l'appât du lucre. Nous avons vu, au cours des quatre dernières années, des bateaux décharger des groupes d'immigrants, l'un à Terre-Neuve et l'autre en Nouvelle-Ecosse, et ces bateaux sont parvenus à déjouer toute surveillance.

Il convient de déployer plus d'efforts pour veiller à ce que les vaisseaux de nos flottes nationales soient utilisés au maximum. A cette fin, certaines activités, par exemple la collecte des données océanographiques, la surveillance des ressources et de l'environnement, la surveillance du trafic naval et la surveillance militaire, se prêtent à des efforts systématiques et réguliers dans un esprit de coopération. Il est peu probable que les avantages d'un élargissement des activités de la Défense nationale dans les domaines cités plus haut se fassent immédiatement sentir, mais une chose est certaine: sans participation de la Défense nationale, les objectifs fixés en 1987 pour la politique des océans s'avéreront difficiles à atteindre, voire hors de portée.

La crédibilité du Canada en tant que nation prête à relever les défis contemporains et à honorer ses engagements tant au plan national qu'international est mise à l'épreuve. En revisant ou en élargissant notre définition de la souveraineté pour y englober la connaissance et la compréhension des ressources des océans, le Canada fera savoir au reste du monde que la gestion et la maîtrise des ressources constituent une caractéristique intégrale de la sécurité nationale.

Je vous remercie.

Le président: Je voudrais vous remercier de votre mémoire, dont les vues s'alignent sur celles du Comité. Je vous remercie d'avoir bien voulu prendre la parole devant nous ce matin.

Je donne à présent la parole à M. Steve Hazell, du Comité canadien des ressources de l'Arctique.

[Text]

Mr. Stephen Hazell (Executive Director, Canadian Arctic Resources Committee): Thank you, Mr. Chairman. I also extend my thanks to members of the committee for the opportunity to speak with you today. I will focus my comments on the question of maritime sovereignty in the Arctic.

Before I start, I will just say one or two words about the Canadian Arctic Resources Committee. It was established in 1971 as an independent citizens committee concerned about the pace and scope of development in the north. Since 1971 we have taken a look at any number of issues affecting the north, from aboriginal self-government to sovereignty issues to environmental issues such as the Mackenzie pipeline.

With respect to sovereignty, I might mention three publications I have provided to committee members—or will be distributed by the clerk, in any event. Of particular interest is this volume, called *The North and Canada's International Relations*. It was published by CARC, but it was put together by a working group chaired by Gordon Robertson and including such distinguished members as Brigadier Generals Beatty and Greenaway. The other two publications concern Arctic sovereignty directly and are issues of our publication *Northern Perspectives*. They are a little bit dated. Some of what I say will be a little bit at odds with what is said in at least one of those publications. I think the reason is the incredible changes we have been seeing in East-West relations over the past three years.

• 1130

In any event, from our perspective, the key maritime sovereignty issue in the Canadian Arctic is the Northwest Passage. I do not think that comes as any big surprise to any members present today.

Firstly, I would like to talk about that a bit. Secondly, I would like to make a few recommendations about how we can advance the assertion of Canada's sovereignty in the north generally and specifically, with respect to the Northwest Passage. Thirdly, I would just say one or two words about the role of the Canadian Armed Forces in enhancing Canadian arctic sovereignty.

Committee members have already heard from officials from the Department of External Affairs, who have said that Canadian sovereignty in the Arctic is well established and recognized by the international community, with one exception, which is of course the Northwest Passage. However, these same representatives of External did say that in their view this was a relatively minor issue.

Other witnesses before the committee have talked about some of the deficiencies in asserting Canada's

[Translation]

M. Stephen Hazell (directeur exécutif, Comité canadien des ressources de l'Arctique): Je vous remercie, monsieur le président ainsi que les membres de votre Comité de m'avoir permis de comparaître devant vous ce matin. Je voudrais me concentrer ce matin sur la question de la souveraineté maritime dans l'Arctique.

J'aimerais toutefois, en préambule, vous parler un peu du Comité canadien des ressources de l'Arctique, fondé en 1971 en tant que Comité indépendant de citoyens préoccupés par l'ampleur et l'allure du développement dans le Nord. Nous avons, depuis notre fondation, examiné toute une éventail de questions liées au Nord, par exemple l'autonomie politique des autochtones, des questions de souveraineté, des questions d'environnement comme par exemple le pipeline du MacKenzie.

En ce qui concerne la souveraineté, j'aimerais attirer l'attention sur trois publications que j'ai distribuées aux membres du Comité ou qui vont leur être remises par le greffier et dont l'une, à savoir *The North and Canada's International Relations* est particulièrement intéressante. Cet ouvrage a été publié par le Comité canadien des ressources de l'Arctique, mais il a été composé par un groupe d'étude présidé par Gordon Robertson et dont faisait partie des personnalités aussi distinguées que le Brigadier Général Beatty et le Brigadier Général Greenway. Les deux autres publications portent directement sur la souveraineté dans l'Arctique et constituent des numéros de notre publication *Northern Perspectives*. C'est déjà un peu dépassé et une partie de ce que je dirais contredira un peu ce qui est dit dans l'une au moins de ces publications. Ceci est dû aux bouleversements surprenants qui sont intervenus au cours des trois dernières années dans les relations entre l'Est et l'Ouest.

Ce qui nous semble la question cruciale, de notre point de vue, en matière de souveraineté maritime dans l'Arctique canadien, c'est le Passage du Nord-Ouest. Cette affirmation n'a pas de quoi vous étonnez.

J'aimerais d'abord vous parler brièvement de cette question et je ferai ensuite quelques recommandations sur la façon d'affirmer plus énergiquement la souveraineté du Canada dans le Nord, d'abord d'une façon générale, puis en relation avec le Passage du Nord-Ouest. J'aimerais ensuite dire quelques mots sur le rôle que pourraient jouer nos forces armées pour renforcer la souveraineté canadienne dans l'Arctique.

Certains cadres du ministère des Affaires extérieures sont déjà venus exposer aux membres du comité que la souveraineté canadienne dans l'Arctique était bien établie et reconnue par la collectivité internationale, à une exception près, à savoir, bien entendu, le Passage du Nord-Ouest qui leur paraissait toutefois une question d'importance mineure.

D'autres témoins ont évoqué certaines déficiences de cette affirmation de la souveraineté canadienne dans le

[Texte]

sovereignty in the north. I distinguish "asserting" sovereignty from "recognition" of that authority or sovereignty. Firstly, we have the lack of a four-season ice-breaker, the *Polar 8*, which may or may not be built within the next number of years. Secondly, we have Canada's inability to detect foreign submarines entering Canadian waters. Those are two recognized deficiencies in our ability to assert our sovereignty.

If Canada's sovereignty for the most part is not at issue in terms of international recognition, CARC's view is that any new programs must be justified on other grounds, whether social, economic or environmental. I am saying that asserting sovereignty for its own sake should not be a high government priority, especially given the current fiscal climate and the other pressing demands on the federal purse.

There have been a number of steps taken in recent decades to assert Canadian sovereignty in the north, as members, I am sure, are aware. The Arctic Pollution Prevention Act is one. The establishment of straight base lines around the arctic archipelago in 1985 is a second. A third, more controversial move is the recent Canada-U.S. agreement on navigation of U.S. ice-breakers. At least one distinguished scholar of international law thinks this agreement may in fact adversely affect Canada's claim, but I do say that there is some controversy. Other scholars think it will advance Canada's claim, so I leave it aside.

With respect to asserting Canada's sovereignty, I would also have to mention that perhaps the strongest basis we have for a claim in the Northwest Passage is the historical occupation and use by the Inuit people. I am sure John Amagoalik will want to talk about this as well.

I would like to make a few recommendations, if I could, about some approaches or measures that Canada as a government might take in order to advance our sovereignty in the north. The first one is to conclude negotiations towards a final agreement in Nunavut or in the eastern Arctic with the Inuit people of the eastern Arctic.

As I have said, continuing Inuit use and occupation of the lands and waters of the Arctic provides a solid argument for Canada's claim. Speedy resolution of these aboriginal claims, in particular the Nunavut claim, may be the most effective means available to assert sovereignty in the arctic offshore.

I think we have to recognize that, in the Arctic, to use the phrase "arctic waters" is something of a misnomer. For most of the time, they are in fact land. The Inuit use these waters as if they were land most of the year, in

[Traduction]

Nord. Je fais une distinction entre l'«affirmation» de la souveraineté et l'«acceptation», la «reconnaissance» de cette autorité ou souveraineté. Ce qui nous fait défaut, tout d'abord, c'est un brise-glace toutes saisons, à savoir le *Polar8* dont le sort restera en suspens au cours des prochaines années. En second lieu, le Canada n'est pas en mesure de repérer les sous-marins étrangers qui pénètrent dans les eaux canadiennes. Ce sont là deux lacunes flagrantes dans l'affirmation de notre souveraineté.

Si la souveraineté du Canada n'est, dans l'ensemble, pas contestée au plan international, le CCRA considère que tout nouveau programme doit être justifié par d'autres considérations, qu'elles soient de nature sociale, économique ou écologique. L'affirmation de la souveraineté en soi ne devrait pas venir en tête des priorités du gouvernement, compte tenu en particulier de la conjoncture fiscale actuelle et des autres contraintes aiguës subies par les finances du gouvernement.

Certaines mesures ont été prises, dans les dernières décennies, pour affirmer la souveraineté canadienne dans le Nord, mesures dont vous vous souvenez certainement. L'une d'elle est la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, une autre est l'établissement, en 1985, de lignes de base autour de l'archipel Arctique canadien et une troisième mesure qui prête davantage à controverse est l'entente récente Canada-États-Unis sur la navigation des brise-glace américains. Il existe au moins un grand spécialiste du droit international pour penser que cette entente risque, en fait, de compromettre la revendication du Canada, mais ce n'est pas certain et d'autres spécialistes pensent le contraire, de sorte que je n'aborderai pas cette question.

En ce qui concerne l'affirmation de la souveraineté canadienne, j'aimerais également mentionner qu'un de nos arguments les plus convaincants de souveraineté sur le Passage du Nord-Ouest est le fait que celui-ci a été occupé, de temps immémoriaux, par les Inuit. John Amagoalik voudra certainement également vous parler de cela.

Si vous le permettez, j'aimerais faire quelques recommandations sur l'attitude ou les mesures à adopter par le gouvernement canadien afin d'avancer la cause de notre souveraineté dans le Nord. La première est de conclure les négociations et arriver à une entente définitive à Nunavut, l'Arctique de l'Est, avec les Inuit de cette région.

Comme je l'ai déjà dit, l'utilisation et l'occupation constantes, par les Inuit, des terres et des eaux de l'Arctique fournissent un argument solide à la revendication canadienne. Un règlement rapide des revendications, autochtones, en particulier celle de Nunavut, pourrait constituer le moyen le plus efficace pour affirmer notre souveraineté sur les eaux extracôtières de l'Arctique.

Nous devons reconnaître que dans la région de l'Arctique, le terme «eaux de l'Arctique» est quelque peu erroné car il s'agit, en fait, de terres. Pendant la plus grande partie de l'année, les Inuit se déplacent sur l'eau

[Text]

hunting marine wildlife such as seals, walrus and whales to support their families.

With respect to the Nunavut claim, an agreement in principle was signed quite recently. Under that claim, a number of interesting rights have been recognized, which you may not be aware of, affecting the offshore. The agreement in principle recognizes the offshore hunting rights for Inuit and it also provides Inuit with rights to royalties to offshore resources. Under the agreement in principle, Inuit are guaranteed 50% representation on agencies such as the Nunavut Wildlife Management Board, which will manage offshore resources. Inuit are also entitled to 50% representation on public review panels to assess the environmental impacts of mega-project proposals. Assuming that a final agreement is reached, and that is still very much a question mark, these joint management resources would constitute an important exercise of sovereignty, likely to prove persuasive under international law.

• 1135

A second recommendation is that we move forward with establishing protected marine areas in the north. The Arctic Marine Conservation Strategy has called for such areas. Environment Canada is currently working on establishing a national marine park in each of the ten marine regions of the Arctic, and the Hon. Lucien Bouchard, the federal environment minister, has made commitments to that effect quite recently.

We think again the established and protected areas, particularly the Northwest Passage, would also help to reinforce Canada's claim that these waters are internal to Canada and not international states, as is claimed by the United States.

Our third recommendation is to declare the Arctic off limits to crude oil tanker traffic. Both Territorial governments are opposed to crude oil tanker exports through the Arctic, because we know that a major spill in the Arctic will be catastrophic for Arctic wildlife and for Inuit communities that rely on such wildlife. We know that the conditions of the Arctic are such—the severeness of the climate, the remoteness—that it is unlikely a major spill could be cleaned up in an acceptable manner, even if oil spill preparedness were much greater than it is currently.

A declaration that the Canadian Arctic is off limits to both domestic and foreign crude oil tanker traffic would clearly enhance our claim to the Northwest Passage. I should say that there are very solid environmental reasons for making such a declaration. Given that it is very likely that the Mackenzie Valley pipeline will be built means

[Translation]

comme si c'était des terres, en chassant des animaux appartenant à la faune marine, par exemple, le phoque, le morse et la baleine, pour nourrir leurs familles.

En ce qui concerne la revendication Nunavut, une entente de principe vient tout récemment d'être signée aux termes de laquelle certains droits importants ont été reconnus, en particulier concernant les eaux extra-côtières, question dont vous n'êtes peut-être pas au courant. L'accord de principe reconnaît aux Inuit le droit de chasse dans la zone extra-côtière ainsi que le droit à des redevances pour les ressources extra-côtières. Cet accord de principe garantit aux Inuit une représentation à 50 p. 100 à des organismes tel que le *Nunavut Wildlife Management Board* chargé de gérer les ressources extra-côtières. Les Inuit seront également représentés à 50 p. 100 au comité public de révision chargé d'évaluer les répercussions écologiques des propositions de méga-projets. A supposer qu'un accord final soit conclu, ce qui n'est nullement certain, ces ressources en gestion mixte constitueraient une importante manifestation de souveraineté, argument persuasif en droit international.

Ma seconde recommandation est de prendre des mesures aux fins de créer une aire marine protégée dans le Nord, comme le recommandait la Stratégie de conservation du milieu. Environnement Canada est actuellement à l'oeuvre pour mettre en place un parc marin national dans chacune des dix régions marines de l'Arctique, et l'honorable Lucien Bouchard, ministre de l'Environnement du gouvernement fédéral, a pris tout récemment des engagements à cet effet.

Nous considérons également que l'établissement de zones protégées, en particulier le passage Nord-Ouest, étayerait la revendication du Canada, à savoir qu'il s'agit d'eaux internes et non d'états internationaux, comme l'affirment les États-Unis.

Notre troisième recommandation, c'est de déclarer l'Arctique hors limite à la circulation de bateaux-citernes. Les deux gouvernements territoriaux s'opposent à l'exportation, par l'Arctique, de pétrole par bateaux-citernes parce que nous savons qu'un déversement d'importance serait catastrophique pour la faune de l'Arctique et pour les collectivités inuits qui en vivent. Les conditions de l'Arctique étant ce qu'elles sont—la rigueur du climat, l'éloignement—il est fort improbable qu'en cas de déversement majeur des mesures de nettoyage acceptables puissent être prises, même à supposer que l'on soit mieux équipé à cet effet que ce n'est actuellement le cas.

Si l'Arctique canadien était déclaré hors-limites à la circulation de bateaux-citernes tant canadiens qu'étrangers notre revendication sur le passage Nord-Ouest serait considérablement renforcée. Il existe des arguments d'ordre écologique très solides pour faire une telle déclaration. Compte tenu de la probabilité de réalisation

[Texte]

that there is a way to export any oil and gas that is available in commercial quantities in the north.

Our fourth recommendation, an idea that has been floated by other groups before CARC, is to appoint a circumpolar ambassador. This was an idea that was originally developed by a panel struck by the Canadian Centre for Arms Control and Disarmament and has been supported by Canada's Ambassador for Disarmament, Peggy Mason. The idea here is that being engaged internationally is not to surrender sovereignty but to assert sovereignty.

There have been a number of moves to strengthen Canada's involvement throughout the circumpolar north, and the Prime Minister's visit to the Soviet Union in November is perhaps the best indicator of that. A lot more needs to be done and I think it is fair to say that the Arctic remains an arena of marginal activity for the federal government, and particularly for the Department of External Affairs. External does not have a single foreign service officer devoted to circumpolar affairs. We think an appointment such as a circumpolar ambassador would strengthen Canada's sovereignty claim, because it would underline Canada's commitment to the Arctic.

Finally, I would like to say a few words about the Arctic sovereignty role of Canada's Armed Forces. As far as we can see, the Canadian Armed Forces really can play only a limited additional role in asserting Canadian sovereignty in the north. The main reason for this is that the people who live there, the Inuit, largely favor a demilitarized, nuclear-free Arctic. The Inuit Circumpolar Conference, for example, has advocated the demilitarization of the north for many years. For example, at the 1983 ICC General Assembly in Inqualuit, Inuit from Alaska, Greenland, and Canada resolved that the Arctic and sub-Arctic be used for purposes that are peaceful and environmentally safe, and that there be no nuclear testing devices or dumpsites in the area.

But support for the demilitarization of the Arctic region is not limited to the Inuit. Members of this committee are probably aware that in 1987 the Special Joint Committee on Canada's International Relations recommended demilitarization of the Arctic and a general regional approach to arms control and disarmament.

Given the virtual collapse of the Warsaw Pact and of state communism in Eastern Europe in recent months, and the incredible events of the past few days in the Soviet Union and in West and East Germany, we think it is difficult to justify expenditures on measures to enhance Canada's Arctic sovereignty, using military measures that do not meet other important policy objectives.

[Traduction]

du pipeline de la vallée du Mackenzie, le pétrole et le gaz exploités dans le Nord en quantité commerciale pourront donc être exportés.

Notre quatrième recommandation reprend une idée exposée par d'autres groupes avant le nôtre, à savoir la nomination d'un ambassadeur circumpolaire. L'idée a été lancée par un groupe constitué par le Centre canadien pour le contrôle des armements et le désarmement, et a été appuyée par Peggy Mason, notre ambassadeur au désarmement. Elle part principe qu'un engagement international ne revient pas à renoncer à la souveraineté, mais au contraire à l'affirmer.

Plusieurs mesures ont été prises pour renforcer l'engagement du Canada dans le Nord circumpolaire et l'un des témoignages les plus éloquents à cet effet en est la visite du premier ministre, en novembre dernier, en Union soviétique. Il reste encore beaucoup à faire et l'Arctique, il faut bien le reconnaître, reste encore en marge des préoccupations du gouvernement fédéral, en particulier du ministère des Affaires extérieures qui n'a pas même un seul cadre affecté aux affaires circumpolaires. La nomination d'un ambassadeur circumpolaire permettrait, à notre avis, de renforcer l'affirmation de souveraineté de notre pays en soulignant l'intérêt que celui-ci porte à l'Arctique.

J'aimerais enfin dire quelques mots sur le rôle que jouent, dans cette question, les Forces armées canadiennes. Le rôle, pour autant que nous puissions prévoir, est forcément limité, la raison principale étant que le peuple qui y habite, à savoir les Inuits, sont en faveur d'une zone démilitarisée et dénucléarisée. C'est ainsi que la Conférence circumpolaire inuit préconise depuis bien des années la démilitarisation du Nord. C'est ainsi qu'en 1983, à son assemblée générale à Inqualuit, les Inuits de l'Alaska, du Groenland et du Canada ont décidé que l'Arctique et les marches polaires seraient utilisés à des fins pacifiques et non dangereuses pour l'environnement et qu'on n'y planterait ni installations d'essais nucléaires, ni terrains de décharge.

Mais la campagne de démilitarisation de la région de l'Arctique n'est pas seulement menée par les Inuits. Les membres de ce Comité n'ignorent sans doute pas qu'en 1987, le Comité spécial mixte sur les relations internationales du Canada a recommandé la démilitarisation de l'Arctique et une politique régionale en faveur de la limitation des armements et du désarmement.

Compte tenu du quasi démantèlement du Pacte de Varsovie et du communisme d'état en Europe de l'Est qui s'est produit dans les derniers mois et des incroyables événements des derniers jours en Union soviétique ainsi qu'en Allemagne de l'Est et de l'Ouest, il nous paraît difficile de justifier des dépenses pour renforcer la souveraineté du Canada sur l'Arctique en faisant appel à des mesures militaires qui ne concordent pas avec d'autres objectifs politiques importants.

[Text]

[Translation]

• 1140

But I do have one suggestion, and that is that Canada increase support for the Canadian Rangers Program. Committee members may be familiar with this program under which selected Inuit hunters from northern communities are provided with equipment such as rifles and ammunition as well as a modest stipend by the Department of National Defence to serve as militiamen in the north. I understand—and John may want to speak to this further; he is closer to it than I am—that rangers are generally esteemed in their communities and patrol their territories as part of their normal hunting and trapping routines. So I would simply make the recommendation that consideration be given to expanding the Canadian Rangers Program and approving funding to permit more Inuit hunters to participate. The effect would be to increase the number of Inuit rangers patrolling the north, which we would argue is a contribution to the assertion of Canadian sovereignty in the north.

In conclusion, CARC's view is that in an era of declining superpower competition globally the Arctic is no longer on the ascendant as an arena for conflict. Canada's sovereignty over Arctic marine waters can most effectively be asserted through programs that enhance environmental security of the Arctic and support the development of sustainable northern economies rather than through an increased level of military activity. Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Hazell.

Next, from the Inuit Tapirisat of Canada, we have Mr. John Amagoalik.

Mr. John Amagoalik (Inuit Tapirisat of Canada): Thank you, Mr. Chairman. I want to thank the committee for this opportunity to appear before it for the first time.

When it comes to sovereignty in the Canadian Arctic, sovereignty to us is not represented by nuclear submarines or ice-breaking ships. It is the Inuit view that sovereignty in the Arctic does not mean only the presence of the military; sovereignty is more complete if the people of the Arctic enjoy the same rights and responsibilities as other Canadian citizens, and that means having the right to self-government, which we do not have at the moment, and having the same citizens' rights as the rest of the people in Canada. As I said, this is not the case in the present situation and it would be even worse if the Meech Lake Accord, as it now stands, were to come into effect.

Now, we Inuit contribute to Canadian sovereignty in the Arctic by virtue of our aboriginal rights and our use and occupation, and this is recognized internationally. The agreement in principle that Mr. Hazell referred to a while ago... I just came from a meeting at Mont Ste-Marie where we were going clause by clause over the agreement in principle, which is approximately 350 pages long, and we are hoping the Prime Minister will be signing this treaty in a couple of months somewhere up in

J'aimerais faire une suggestion, celle d'appuyer plus vigoureusement le programme des *Rangers*, dont les membres du Comité sont certainement au courant, programme dans le cadre duquel le ministère de la Défense nationale fournit à certains chasseurs d'élite des communautés inuits du Nord des fusils, des munitions et un modeste pécule pour y constituer une milice. John voudra peut-être vous en dire davantage sur cette question, qu'il connaît de plus près que moi, mais je crois savoir que les «rangers» sont généralement tenus en estime dans leur collectivité et patrouillent leur territoire tout en se livrant au piégeage et à la chasse. Je me contenterais donc de recommander qu'il soit envisagé d'élargir le programme canadien des «rangers» et d'approuver un financement permettant à un plus grand nombre de chasseurs inuits d'y participer. En augmentant ainsi le nombre de «rangers» inuits qui patrouillent le Nord, nous contribuerions à affirmer la souveraineté canadienne dans cette région.

En conclusion, le CCRA considère qu'à une époque où la concurrence entre les grandes puissances est en voie de diminution sur toute la planète, l'Arctique risque moins de constituer une zone de conflit. Il est fort possible d'affirmer la souveraineté sur les zones marines de l'Arctique à l'aide de programmes visant à assurer la sécurité de l'environnement et le développement d'économies durables dans le Nord plutôt qu'en renforçant les activités militaires. Je vous remercie.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hazell.

La parole est maintenant à M. John Amagoalik, de Inuit Tapirisat du Canada.

M. John Amagoalik (Inuit Tapirisat du Canada): Je vous remercie, monsieur le président. Je veux remercier également le Comité de m'avoir permis de comparaître pour la première fois.

Quand on parle de la souveraineté dans l'Arctique canadien, celle-ci, à nos yeux, n'est pas constituée par des sous-marins nucléaires ou pas des brise-glaces. Aux yeux des Inuits, la souveraineté dans l'Arctique ne tient pas à une présence, elle est plus complète si les habitants de l'Arctique ont les mêmes droits et les mêmes responsabilités que les autres citoyens canadiens, ce qui signifie le droit à l'autonomie politique, droit que nous n'avons pas à l'heure actuelle ainsi que tous les autres droits des Canadiens. Ce n'est pas le cas actuellement et la situation ne ferait qu'empirer si l'accord du lac Meech venait à être adopté sous sa forme actuelle.

Le peuple inuit contribue à la souveraineté canadienne dans l'Arctique en raison des droits autochtones, du fait que nous occupons cette région et y vivons et que ce fait est internationalement reconnu. L'entente de principe dont parlait M. Hazell... Je viens justement d'une réunion à Mont Ste-Marie dont l'objet était justement d'étudier article par article l'entente de principe, longue d'environ 350 pages. Nous espérons que le premier ministre signera ce traité quelque part dans l'Arctique.

[Texte]

the Arctic. Now, the Prime Minister of Canada signing a treaty with the Inuit of the Arctic has more sovereignty value than any nuclear submarine. Also, back in 1953 some Inuit from northern Quebec were relocated from northern Quebec to Grise Fiord and Resolute Bay, and as far as we are concerned the main purpose of that exercise was to assert Canadian sovereignty in that region.

It is a long-standing policy of the Inuit Tapirisat of Canada and the Inuit Circumpolar Conference that the Arctic should be used for peaceful purposes only. It is also the policy of all Inuit organizations that the Arctic should be a nuclear-free zone. We have consistently opposed large-scale development projects in sensitive areas of the Arctic such as the Polar Bear Pass, the Northwest Passage, and Lancaster Sound. Our first concern is for the environment and the ecosystem of that region.

For instance, year-round traffic in the Northwest Passage, as has been proposed, would be a major disruption to the sensitive ecosystem of the whole region. You must understand that the region in its character is very much like a desert and is very sensitive. Year-round traffic would affect seal reproduction, and the unique Parry caribou that occupy the Arctic islands would be in danger. As I said earlier, the Arctic is like a desert, and it takes years and decades to reproduce. When one island is depleted of food they have to migrate between islands and they have to cross the Northwest Passage. If there were year-round traffic this would be a major disruption. An oil spill in the region on the scale of *Exxon Valdez* would be many times more disastrous. Members of the committee probably understand why.

• 1145

The Arctic Ocean and the sea ice are viewed as an extension of the land. They provide transportation and that is where a large part of the Inuit diet comes from. We are a maritime people. Approximately 95% of our people live on the coast. I believe Fort Chimo, or Kuujuaq, and Baker Lake are the only two communities that are inland. All the rest are on the coast. So we are a maritime people, and we are very concerned about the conditions of our oceans.

A military presence in the Arctic must respect Inuit rights and needs. It must respect the environment and ecosystems. It must be timely. You cannot just go up there any time you want. You have to be sensitive about the seasons.

About other possible purposes for the military in the Arctic, I think one very useful purpose would be search and rescue. I was involved in an airplane crash some years ago 42 miles from Iqaluit. We had to stay at the crash site for two nights, because it took two days for a helicopter to

[Traduction]

d'ici un ou deux mois. Le fait que le premier ministre du Canada signe un traité avec les Inuits de l'Arctique a plus de valeur, pour en affirmer la souveraineté, que tout sous-marin nucléaire. Dès 1953, certains Inuits ont été déplacés du Nord du Québec à Grise Fiord et à Resolute Bay, l'objectif principal étant d'affirmer la souveraineté canadienne sur cette région.

Depuis fort longtemps Inuit Tapirisat du Canada et la conférence circumpolaire inuite considèrent que l'Arctique ne devrait être utilisé qu'à des fins pacifiques. Toutes les organisations inuites s'entendent également pour penser que l'Arctique devrait être dénucléarisé. Nous nous sommes constamment opposés à des projets de développement de grande échelle dans des régions névralgiques de l'Arctique telles que la Baie de l'Ours, le passage Nord-Ouest et le Détroit de Lancaster. L'environnement et l'écosystème de cette région nous tiennent plus à cœur que tout.

C'est ainsi que la circulation, à longueur d'année, dans le passage du Nord-Ouest, constituerait un élément gravement perturbant pour l'écosystème vulnérable de toute cette région qui s'apparente en effet à un désert et qui est très sensible. Cette circulation perturberait la reproduction des phoques et mettrait en danger le caribou de Parry, que l'on ne trouve que dans les îles de l'Arctique. Comme je le disais plus tôt, l'Arctique ressemble beaucoup à un désert et pour se renouveler il lui faut des années, voire des décennies. Quand on ne trouve plus à se nourrir dans une île, il faut passer à une autre et traverser le passage du Nord-Ouest, migration qui serait très perturbée s'il y avait une circulation toute l'année. Un déversement de pétrole du genre de *Exxon Valdez* serait beaucoup plus catastrophique, je n'ai sans doute pas besoin de vous expliquer pourquoi.

L'océan Arctique et la banquise sont considérés comme un prolongement de la Terre, ils servent de moyen de transport et c'est d'eux que provient une grande partie des aliments dont vivent les Inuits. Nous sommes un peuple marin, environ 95 p. 100 de la population vit sur le littoral. Je crois que Fort Chimo ou Kuujuaq et Baker Lake sont les seules agglomérations qui ne soient pas sur la côte. Nous sommes donc un peuple marin et tout ce qui touche à l'Océan nous tient très à cœur.

S'il y a présence militaire dans l'Arctique, ces militaires doivent respecter les droits et besoins des Inuits, l'environnement et les écosystèmes. Cette présence doit être soumise à des contraintes dans le temps, ils ne peuvent pas simplement venir chez nous quand cela leur plait. Il faut également tenir compte des saisons.

La présence militaire dans l'Arctique peut avoir plusieurs justifications, l'une, qui pourrait être fort utile, étant les opérations de recherche et de sauvetage. Il y a quelques années j'ai été dans un avion qui s'est écrasé à 42 milles d'Iqaluit. Nous avons dû passer deux nuits sur le

[Text]

come up from Summerside. So search-and-rescue capability is very important.

Another possible purpose is to be environmental policemen. That may be a bit of a problem, because the military at times is the biggest culprit when it comes to pollution. I cite one particular incident where there was a spill of 100,000 litres of fuel oil at one of the old DEW Line sites, at Cape Dyer, and we did not find out about it until about two weeks later. It would be helpful if any military presence had environmental clean-up capabilities.

Fourthly, the presence of military people and equipment may offer training opportunities for our people.

The Chairman: Thank you, Mr. Amagoalik; and I thank all members who have given testimony.

Mr. Rompkey: Mr. Chairman, The testimony has been very interesting, and I suggest to you we may be able to get some ideas here and be a little creative with future policy. I hope that feeling is shared with you and others around the table.

I really want to start with John. There are so many questions. I like the ideas he was putting forward on search and rescue, by the way. I happened to be in Nain one day when an Inuit hunter had been lost for a number of days. Not only was it difficult to get the helicopter there, but the helicopter tried for several days to locate the man and could not. It was only when local people were called out who knew the travel patterns of the local area that the man was located.

I underscore the point John made that local people sometimes, particularly if they have the equipment they need, not only can help in search and rescue but probably should be the front line of search-and-rescue work. I want to expand on that a little and ask John if he has read at all the policy of the Danish government in Greenland, using the sledge patrol. I took the liberty of writing and getting some information on that, Mr. Chairman. I have it here with me and I will be glad to share it with the committee.

In Greenland the local people are used to carrying out surveillance and the exercise of sovereignty. This is done not simply with dog teams. Of course, as John knows, dog teams are largely out in the Arctic and have been replaced by snowmobiles, but they do still exist. There is an argument for continuing their existence. In Greenland not only are dog teams used but boats are used on the coastline, and helicopters are used as well. It is an idea that we might want to pursue to see if that Greenland

[Translation]

site de l'accident parce qu'il a fallu deux jours à un hélicoptère pour venir de Summerside. Cette mission de sauvetage est donc très importante.

Les militaires pourraient également servir de gardiens de l'environnement. Ce n'est pas aussi simple que cela, parce qu'en matière de pollution ce sont souvent les militaires qui pêchent le plus. C'est ainsi qu'il y a eu un déversement de 100,000 litres de carburant à Cape Dyer, l'un des anciens emplacements du Réseau d'alerte avancée et nous ne l'avons constaté que deux semaines plus tard. Il serait fort utile que les militaires disposent d'équipement pour la dépollution de l'environnement.

En quatrième lieu, les militaires et leur équipement pourraient donner des possibilités de formation à nos gens.

Le président: Je vous remercie, monsieur Amagoalik et je remercie tous nos témoins.

M. Rompkey: Monsieur le président, ces témoignages ont été fort intéressants, ils ont ouvert de nouvelles perspectives et nous donneront peut-être des idées pour notre politique future. J'espère que vous pensez comme moi sur ce point.

Il y a tant de questions qui se posent, mais j'aimerais commencer par John Amagoalik, dont certaines idées me paraissent particulièrement intéressantes, en particulier celles sur les opérations de sauvetage. J'étais une fois à Nain et on avait perdu depuis plusieurs jours la trace d'un chasseur inuit. Il a été très difficile de faire venir l'hélicoptère et celui-ci a essayé pendant plusieurs jours, en vain, de repérer le chasseur. Ce n'est que lorsqu'on a fait appel à la population locale qui connaissait les itinéraires de la région qu'il a été possible de retrouver l'homme.

Je suis donc tout à fait d'accord avec John Amagoalik: la population locale peut non seulement aider aux opérations de sauvetage mais, si elle est correctement équipée, elle devrait être en première ligne. Toujours à ce même propos, je voudrais demander à John s'il est au courant de la politique du gouvernement danois au Groenland et de l'utilisation de la patrouille à traîneau. J'ai pris la liberté d'écrire une lettre et d'obtenir des renseignements sur cette question, monsieur le président. Je l'ai ici et je serai heureux d'en communiquer la teneur au Comité.

Au Groënland, la population locale est habituée à pratiquer des opérations de surveillance et à exercer la souveraineté. Cela ne se fait pas seulement avec des attelages de chiens. Bien sûr, comme John le sait, les attelages de chiens ont pratiquement disparu dans l'Arctique pour être remplacés par la motoneige. Mais il en reste encore. C'est un argument en faveur de leur maintien en existence. Au Groënland, donc, des navires sont aussi utilisés sur le littoral, ainsi que des hélicoptères.

[Texte]

concept makes any sense in the Canadian north, and whether it specifically is a good idea or not.

It seems to me we should look at the greater involvement of the Inuit in the military in the Arctic. How many Inuit are there in the Canadian Armed Forces compared to the number of Sikhs in the Canadian Armed Forces or the number of other ethnic groups in the Canadian Armed Forces? I do not know what the answer is, but it would be interesting to get the answer to that. If there are not that many, could we build on the Canadian Rangers?

Is there some way that the Canadian Rangers could be expanded, not just into search and rescue but into environmental control? There is a training component, as John pointed out. There is an aspect of this that is also extremely important in the north. It seems to me that would be one way of resolving the wish of the Inuit and the Arctic Resources Committee to demilitarize the Arctic, certainly starting with nuclear weapons, to find some sort of a resolution of, on one hand, wanting to demilitarize the Arctic, and on the other hand wanting to exercise sovereignty by native people.

Obviously, I support the issue of self-government, and I am sure other people do too. But apart from the resolution of that issue, of land claims, in the exercise of sovereignty in the Arctic is there some way of involving local people in the context of the Canadian Armed Forces so that they can exercise sovereignty over the Arctic within the structures we already have? Those are the ideas that are going through my mind, Mr. Chairman. I am not sure I put them in the form of questions, but it is something that I would like to explore and get John and our guests to comment on.

The Chairman: Mr. Rompkey, I thank you for your questions. I do not think I will make this any clearer, but let me just attempt to say that when we think of the Armed Forces as they might involve persons from the northern Territories, it should not be viewed only from the narrow perspective of military but rather as the whole question of reconnaissance, of information gathering, and the full question of sovereignty in all of those things, apart from aggression, a military attack aggression that could impinge on sovereignty. There are many others, including international polluters, but Mr. Rompkey's question is a good one and perhaps you might respond.

Mr. Amagoalik: First of all, I have not heard about the sledge patrols in Greenland, but I certainly would be interested in finding out more about them. You said something about dog teams. You are quite correct that the husky dog was almost extinct some years ago. I am happy to report that it is making a very strong comeback and dog teams are popping up everywhere.

Mr. Blackburn: They do not run out of gas.

[Traduction]

C'est une idée que nous pourrions explorer pour voir si ce qui se fait en Groënland peut s'appliquer au Nord canadien et si c'est une bonne idée.

On devrait aussi songer à une plus grande participation des Inuits dans les forces armées de l'Arctique. Combien y a-t-il d'Inuits dans les Forces armées canadiennes par rapport au nombre de Sikhs ou d'autres nationalités? Je ne connais pas la réponse et j'aimerais le savoir. S'il n'y en a pas beaucoup, pourrait-on grossir les rangs des *Canadian Rangers*?

Pourrait-on donner plus d'importance aux *Canadian Rangers*, non seulement pour les opérations de sauvetage, mais aussi pour la défense de l'environnement? Il y a également l'aspect formation, comme John l'a dit, très important pour le Nord. À mon avis, ce serait une façon de répondre aux souhaits des Inuits et du Comité des ressources de l'Arctique en faveur de la démilitarisation de l'Arctique, à commencer par les armes nucléaires. Ce serait une façon de démilitariser le territoire et de faire exercer notre souveraineté par les Autochtones.

Comme bien d'autres, il va sans dire que je suis en faveur de l'autonomie gouvernementale. Cependant, à part le règlement de ces questions, les revendications territoriales, dans l'exercice de la souveraineté dans l'Arctique, y a-t-il une façon quelconque de faire participer la population locale aux Forces armées canadiennes pour que celles-ci puissent exercer notre souveraineté sur l'Arctique en nous servant des structures dont nous disposons déjà? Voilà les idées qui me traversent l'esprit, monsieur le président. Je ne sais trop si je les ai formulées sous forme de questions, mais j'aimerais qu'on s'y attarde et qu'on demande à John et aux autres témoins de nous dire ce qu'ils en pensent.

Le président: Monsieur Rompkey, je vous remercie de vos questions. Je ne vais pas rendre les choses plus claires, je le crains, mais lorsque nous pensons à la participation de la population des territoires nordiques aux Forces armées, il ne faut pas voir la question uniquement d'une perspective militaire mais plutôt songer à toute la question de la reconnaissance, de la collecte d'information et toute la question de souveraineté à l'exception d'une attaque militaire. Il y en a beaucoup d'autres, comme les polluants internationaux, mais la question de monsieur Rompkey est intéressante et vous voudrez peut-être y répondre.

M. Amagoalik: Tout d'abord, je n'ai pas entendu parler des patrouilles en traîneaux du Groënland, mais j'aimerais certainement en savoir davantage. Vous avez parlé des attelages de chiens. Vous avez tout à fait raison, le chien husky était une espèce presque disparue il y a quelques années. Je peux vous dire avec plaisir qu'il fait un retour en force et que l'on voit des attelages de chiens partout.

M. Blackburn: Ils ne tombent pas en panne sèche.

[Text]

Mr. Amagoalik: No.

As far as the Rangers Program is concerned, I support it. It provides rifles and ammunition for Inuit hunters, which I support. As for Inuit people being actual members of the Armed Forces, I probably can count them on one hand. There are not very many. The idea of expanding the role of the rangers is a good idea and I think it should be pursued.

• 1155

Mr. Rompkey: I know our time is limited. There are so many things I would like to explore.

I want to ask Ms Lamson about the points she made. I think it is important to explore some things she said too. She talked about the gap between commitment and capability. I am just wondering if she finds such a gap in the events that are before us now. For example, we see overfishing as part of the crisis in the fishery on the east coast. We see pollution that is washing up dead birds—as she indicated—on our shores in the Atlantic.

There are other issues we got into yesterday—as you will recall, Mr. Chairman—in terms of terrorism and drug trafficking. I was a little disappointed that our guest yesterday indicated to us that it really did not matter if we did much more in anti-terrorism and anti-drug trafficking because more expenditures really would not be all that effective anyway and that education and other initiatives were probably more important than protection.

Nevertheless, the fisheries question is there and the environmental question is there. At the same time, we see that the Tracker aircraft has been removed from Summerside. We see that the replacement for the CF-18 has been cancelled. Now, the CF-18 is not the primary surveillance plane, but it is an instrument of exercising sovereignty. It does occupy Canadian airspace. It does to that extent exercise sovereignty.

We see reports of the frigate program being curtailed and yet we do not have enough ships to protect us in a very sensitive and important area on the east and west coasts. We see reports that the TRUMP program. . .

I want to expand on the gap she talked about between commitment—what are we committed to as a country?—and our capability as a country. It seems to me that the gap, not only in expenditures and policies and coming up with a comprehensive oceans policy, but also in expenditures on what is ongoing now in the pipe, is expanding rather than closing. Would you agree with that?

Ms Lamson: Absolutely. I think the loss of the Trackers is critical. It is certain that Trackers are multi-functional craft and can perform lots of duties. I would hope that the government would revisit that decision. We have seen recently that Trackers have been helpful in finding violations of overfishing and also pollution incidents on

[Translation]

M. Amagoalik: Non.

Pour ce qui est du programme des *Rangers*, je suis pour. Il permet de fournir des carabines et des munitions aux chasseurs inuits, ce qui est une bonne chose. Pour ce qui est de la participation des Inuits dans les Forces armées, je peux probablement compter combien il y en a sur une seule main. Il n'y en a pas beaucoup. L'idée de donner un plus grand rôle aux *Rangers* mérite d'être approfondie.

M. Rompkey: Je sais que nous avons peu de temps. Il y a tellement de choses dont j'aimerais discuter.

J'aimerais poser des questions à M^{me} Lamson sur ses propos. Je pense qu'il est important de s'attarder sur ce qu'elle a dit, aussi. Elle a parlé du fossé entre nos engagements et nos capacités. Constate-t-elle un fossé comme celui-là dans ce qui se passe aujourd'hui? Par exemple, le phénomène de la surpêche fait partie de la crise de ce secteur d'activité dans l'Est. A cause de la pollution, des cadavres d'oiseaux vont s'échouer sur le littoral de l'Atlantique.

D'autres questions ont été évoquées hier, comme vous vous en souviendrez, monsieur le président: je pense au terrorisme et au trafic de drogues. J'ai été un peu déçu lorsque le témoin d'hier nous a dit que ça ne changerait pas grand chose si nous renforçons notre lutte contre le terrorisme et le trafic de stupéfiants et que l'argent serait mieux dépensé s'il était affecté à des programmes de sensibilisation et d'autres initiatives de ce genre.

Néanmoins, la question des pêches et celle de l'environnement existe belle et bien. Par ailleurs, l'avion Tracker a été retiré de la base de Summerside. Il n'est plus question de remplacer les CF-18. Certes, le CF-18 n'est pas le principal avion de surveillance mais c'est un outil pour l'exercice de notre souveraineté. Il occupe l'espace aérien du Canada. Dans une certaine mesure, il sert donc à exercer notre souveraineté.

Il est question de compressions du programme des frégates alors que nous n'avons pas suffisamment de navires pour nous protéger dans les secteurs éminemment vulnérables de la côte Est et de la côte Ouest. Il paraîtrait que le programme TRUMP. . .

J'aimerais qu'elle développe son idée sur le fossé dont elle a parlé entre nos engagements—quels sont nos engagements nationaux?—et nos capacités. Il me semble que ce fossé, non seulement en argent et en politique, notamment sur les océans, est en train de se creuser plutôt que de se combler. Etes-vous d'accord?

Mme Lamson: Tout à fait. Je pense que la perte des appareils Tracker est critique. Il ne fait pas de doute que ces appareils sont pluri-fonctionnels et peuvent accomplir quantité de missions. J'aimerais que le gouvernement revienne sur cette décision. Récemment, nous avons vu que cet avion peut servir à recenser les cas de pêche

[Texte]

the east coast and in the Gulf of St. Lawrence. I would support reinstatement of Trackers.

Mr. Rompkey: Mr. Chairman, there is one final question that I really want to put out on the table. I know other people will want to explore it too.

The Chairman: Just before you do, Mr. Rompkey, for clarification, can I ask our witness if she is really wedded to the comment that the Tracker is essential? Is she speaking of that specific airplane or does she mean that short-range surveillance aircraft is essential?

Ms Lamson: I will say short-range surveillance aircraft.

Mr. Rompkey: The other question I want to explore is the involvement of DND. You indicated you thought that DND was not closely enough involved in an oceans policy.

Moreover, I want to ask you whether there is some sort of need for better co-ordination of surveillance in the exercise of sovereignty off our coast. We have had testimony that shows, with the exception of search and rescue, a virtually—I would not say it—chaotic system of the relationship between DND, MOT, fisheries, Solicitor General and whoever else is in there. Do you think we should have a better system, with DND heading it as it does in search and rescue? Is search and rescue a model that we should be able to apply more extensively?

• 1200

Ms Lamson: It certainly can be. There are 14 agencies that have ocean interests and 75 programs. I think one could also look at this interdepartmental committee on oceans, of which DND is a member. It is chaired by the Deputy Minister of Fisheries and Oceans, and other deputy ministers serve on it. One might look at it as the linking institutional mechanism in trying to co-ordinate activities. This week we were at a conference on Arctic marine transportation. Transport was saying that they did not have enough to do, and DND was not represented. Fisheries and Oceans owned the hydrographic services represented. You go to environment conferences, the same thing is true. There definitely needs to be more co-ordination.

Mr. Blackburn: My impression, Mr. Amagoalik, is that you would like less non-Inuit presence in the Arctic, at least in your part of the Arctic. You would like less military presence, not more, with exception of the rangers. You see the development and maintenance of sovereignty in the Arctic as part of your natural way of life. And you will attempt to further that kind of

[Traduction]

excessive et de pollution sur la côte Est et dans le golfe du Saint-Laurent. Je serais en faveur de la remise en service des avions Tracker.

M. Rompkey: Monsieur le président, il y a une autre question que j'aimerais poser. Je sais que d'autres voudront aussi se pencher dessus.

Le président: Avant que vous posiez votre question, monsieur Rompkey, j'aimerais obtenir une précision. Le témoin est-elle convaincue que l'avion Tracker est essentiel? Pense-t-elle expressément à cet avion ou estime-t-elle que c'est un appareil de surveillance à court rayon d'action qui est essentiel?

Mme Lamson: Un appareil de surveillance à court rayon d'action.

M. Rompkey: L'autre question sur laquelle j'aimerais que l'on se penche, c'est celle de la participation du ministère de la Défense. Le ministère, avez-vous dit, ne participe pas suffisamment à l'application de nos politiques sur les océans.

De plus, j'aimerais savoir s'il y aurait lieu de mieux coordonner les opérations de surveillance destinées à exercer notre souveraineté au large de nos côtes. Des témoignages nous ont appris qu'à l'exception des opérations de sauvetage, c'est quasiment le chaos le plus total entre le ministère de la Défense nationale, celui des Transports, celui des Pêches, le Solliciteur général et tous les autres intervenants. Croyez-vous que nous devrions avoir un meilleur système sous la direction du MDN, comme dans le cas des opérations de recherche et de sauvetage? Devrait-on s'inspirer du Service de recherche et de sauvetage et appliquer ce modèle sur une plus grande échelle?

Mme Lamson: C'est certainement possible. Il y a 14 organismes qui s'intéressent aux océans et 75 programmes. Je pense que l'on pourrait également s'inspirer du comité interministériel qui s'occupe des océans et dont le MDN fait partie. Il est présidé par le sous-ministre des Pêches et Océans et comprend d'autres sous-ministres. On pourrait en faire un mécanisme officiel de liaison en vue de coordonner les activités. Nous avons assisté cette semaine à une conférence sur le transport maritime dans l'Arctique. Les représentants du ministère des Transports disaient qu'il n'y avait pas suffisamment de travail; quant au MDN, il n'était pas représenté. Les services hydrographiques qui étaient représentés relèvent de Pêches et Océans. On constate la même chose aux conférences sur l'environnement. Il est certain qu'il faut davantage de coordination.

M. Blackburn: J'ai l'impression, monsieur Amagoalik, que vous aimeriez voir diminuer la présence des non-Inuit dans l'Arctique, du moins dans votre région de l'Arctique. Vous voudriez que l'on réduise la présence militaire, au lieu de l'augmenter, à l'exception des «rangers». À vos yeux, l'affirmation de la souveraineté dans l'Arctique fait partie de votre mode de vie naturelle.

[Text]

development, your kind of development, through treaty with the federal government. Am I correct so far?

Mr. Amagoalik: So far, yes.

Mr. Blackburn: Now, with the diminishing threat from the other side of the Arctic ocean, do you see success in the near future in your dealings with Ottawa?

Mr. Amagoalik: I think the signing of the agreement in principle will be a major step towards the attainment of those goals. It will also advance our efforts for self-government. A lands claim agreement will identify a boundary, which is one of the difficulties that we are having. Once that is done, I think the division of the existing Northwest Territories and the creation of two new political units will be very much advanced. If things do not go wrong, I predict that our political aims will be within reach in five or ten years' time.

Mr. Blackburn: Are you lobbying to have such things as forward-operating locations, or other military installations, removed from your part of the Arctic as part of this growing self-development and autonomy?

Mr. Amagoalik: The Arctic military activities that we are concerned about are the low-level flights in Labrador and the proposed base at Nanisivik. We feel that not enough consultation has taken place. As far as the forward bases are concerned, they have considerable support in the communities that are receiving the benefits. Better runways are very important to our communities. We do not necessarily object to all military activity. If it is beneficial to our communities and to our people, then we support it. If it is unnecessary, like the low-level flights, we object.

• 1205

Mr. Blackburn: Do you anticipate that your people will reach out or communicate with other aboriginal peoples, peoples native to that part of the world, who currently live in what we call other countries but you probably do not—Greenland, for example—and enter into what we would call international agreements on resource development, on pollution control and policing, on trade, on cultural development.

Mr. Amagoalik: The Inuit Circumpolar Conference has now been in existence for 13 years, I believe, and it has been very successful. The member countries of the organization are Greenland, Canada, and Alaska, and recently, this past summer, we were successful for the first time in persuading the Soviet Union to send a delegation to our general assembly, which took place in Sisimiut, Greenland. There were approximately 20 participants at

[Translation]

Et vous tenterez de favoriser cette affirmation, de la façon dont vous l'ententez, en concluant un traité avec le gouvernement fédéral. Sommes-nous d'accord jusque là?

M. Amagoalik: Oui.

M. Blackburn: Maintenant, compte tenu de la diminution de la menace provenant de l'autre côté de l'océan arctique, croyez-vous que vos pourparlers avec Ottawa seront couronnés de succès dans un avenir rapproché?

M. Amagoalik: Je pense que la signature d'une entente de principe nous fera faire un grand pas vers la réalisation de ces objectifs. Cela fera également avancer le dossier de l'autonomie politique. Une entente sur les revendications territoriales permettra de délimiter une frontière, ce qui est l'une des difficultés qui se pose actuellement. Une fois cela fait, je pense que la division des actuels territoires du Nord-Ouest et la création de deux nouvelles entités politiques seront en très bonne voie. S'il n'y a pas d'anicroche, je prévois que notre objectif politique sera à notre portée d'ici cinq ou dix ans.

M. Blackburn: Dans le cadre de vos démarches en vue d'atteindre une plus grande autonomie, faites-vous des pressions afin de faire retirer de votre région de l'Arctique les bases d'opérations avancées et autres installations militaires?

M. Amagoalik: En ce qui concerne les activités militaires dans l'Arctique, nous nous inquiétons surtout au sujet des vols à base altitude au Labrador et du projet de base militaire à Nanisivik. Nous estimons qu'il n'a pas eu suffisamment de consultations. Pour ce qui est des bases avancées, elles jouissent d'un appui considérable dans les collectivités qui bénéficient de leurs retombées. Il est très important pour nos localités d'avoir de meilleures pistes. Nous ne sommes pas nécessairement contre toutes les activités militaires. Nous les appuyons lorsqu'elles sont avantageuses pour notre communauté. Nous sommes contre les activités qui sont inutiles, notamment les vols à base altitude.

M. Blackburn: Prévoyez-vous établir des contacts avec d'autres peuples autochtones, des peuples qui sont originaires de cette partie du monde et qui vivent actuellement dans ce que nous appelons d'autres pays, bien que vous refusiez probablement cette appellation—je songe notamment au Groënland—en vue de conclure ce que nous appellerions des ententes internationales pour la mise en valeur des ressources, la lutte contre la pollution, les échanges commerciaux, l'essor culturel?

M. Amagoalik: La Conférence circumpolaire inuite existe maintenant depuis 13 ans et c'est un grand succès. Les pays membres de l'organisation sont le Groënland, le Canada et l'Alaska; plus récemment, l'été dernier, nous avons réussi pour la première fois à convaincre l'Union-soviétique d'envoyer une délégation à notre assemblée générale, qui a eu lieu à Sisimiut, au Groënland. Une vingtaine de personnes ont participé à cette conférence et

[Texte]

that conference, and we expect that their involvement will be even greater in the coming years. So the Inuit Circumpolar Conference has been very successful.

At that same assembly this summer we passed what we call the Arctic Policy, which has been in the works for seven years. It is at the moment being edited. It will be published very soon, and I will make sure that members of this committee have a copy of it. It is a very comprehensive policy. It is a living document, and it will change and evolve over the years. Governments and government agencies that are concerned about the Arctic should have a copy of that policy, and we will make sure that copies are available.

Mr. Blackburn: You referred to aboriginal peoples from the Soviet Union. Are their aspirations vis-à-vis their lifestyle and their geographic location similar to yours, and what is the attitude of the Soviet government with respect to security and sovereignty over their portion of the Arctic region?

Mr. Amagoalik: About the Inuit of the Soviet Union, yes, their culture is basically the same as ours. We have the same language and a similar lifestyle, so there is really no difference. As far as Soviet policy in the Arctic is concerned, I do not know much about it except for what I read in the newspapers. Mr. Gorbachev's proposal for a zone of peace is right down our alley and it is something we want to pursue.

Mr. Blackburn: So you would urge Ottawa, then, to get on with coming to some agreement with other nations, including the Soviet Union, in a demilitarization of the whole Arctic region and denuclearization and so on?

Mr. Amagoalik: That is right.

Mr. Blackburn: Do we still have time for comments from the other two witnesses?

The Chairman: Yes.

Mr. Hazell: I would support what John was saying, but I would also make a comment about the declining military threat from the other side of the hill, as it were. At the same time as the military threat may be decreasing, the environmental threat may in fact be increasing, because a lot of the contaminants entering the Canadian Arctic are in fact derived from the Soviet Union, East Bloc countries, etc. So, from CARC's perspective, I do not think we should be de-emphasizing the Arctic because the threat to our military security is diminishing. On the contrary—

[Traduction]

nous prévoyons que la participation va s'accroître au cours des prochaines années. La Conférence circumpolaire inuite est donc un éclatant succès.

A cette même assemblée, l'été dernier, nous avons adopté ce que nous appelons la politique de l'Arctique, qui était en préparation depuis sept ans. On est en train de mettre au point les derniers détails et le document sera publié très bientôt; je veillerai à ce que les membres de votre Comité en reçoivent un exemplaire. C'est un document très complet, qui n'est pas définitif; il changera et évoluera au fil des années. Les gouvernements et les organismes gouvernementaux qui s'intéressent à l'Arctique devraient prendre connaissance de ce document et nous veillerons à leur en faire parvenir des exemplaires.

M. Blackburn: Vous avez parlé des peuples autochtones de l'Union-soviétique. Leurs aspirations sont-elles semblables aux vôtres en ce qui concerne leur mode de vie et leur territoire? D'autre part, quelle est l'attitude du gouvernement soviétique à l'égard de la sécurité et de la souveraineté sur la portion soviétique de la région arctique?

M. Amagoalik: Les Inuits de l'Union-soviétique ont effectivement une culture qui est essentiellement la même que la nôtre. Nous parlons la même langue et notre mode de vie est semblable, de sorte qu'il n'y a pas vraiment de différence. Quant à la politique soviétique à l'égard de l'Arctique, tout ce que j'en sais, c'est ce que je lis dans les journaux. La proposition de M. Gorbachev visant l'instauration d'une zone de paix correspond tout à fait à notre démarche et nous entendons y donner suite.

M. Blackburn: Vous invitez donc instamment Ottawa à conclure des ententes avec d'autres pays, notamment l'Union-soviétique, avec pour objectif la démilitarisation et la denucléarisation complètes de toute la région arctique?

M. Amagoalik: C'est exact.

M. Blackburn: Avons-nous le temps d'entendre les commentaires des deux autres témoins?

Le président: Oui.

M. Hazell: Je souscris à tout ce que John a dit, mais je voudrais également ajouter un commentaire au sujet de la diminution de la menace militaire provenant de l'autre côté de la colline, si l'on peut dire. La menace militaire diminue peut-être, mais en même temps, la menace environnementale est peut-être en train de s'accroître, car beaucoup des contaminants qui pénètrent dans l'Arctique canadien proviennent en fait de l'Union-soviétique, des pays du Bloc de l'Est, etc. Par conséquent, du point de vue du CCRA, je ne pense pas que nous devrions accorder moins d'importance à l'Arctique uniquement parce que la menace s'atténue du côté de la sécurité militaire. Au contraire. . .

[Text]

Mr. Blackburn: I am sorry; not diminishing the Arctic, but I asked him about the diminishing role possibly of DND as a military presence.

Mr. Hazell: Right, yes, I understand that. I am just saying that, in terms of the focus of our policy in the north, the environmental issues are increasing perhaps as the military questions are diminishing.

When I thought before coming here about what sorts of roles would be appropriate for the Canadian Armed Forces in the north, I thought, well, the nuclear submarines are not on so there is no real capacity to patrol the Northwest Passage, certainly on a four-season basis. Also, as John as pointed out, there are very significant problems with using class 8 or class 10 ice-breakers to go through the Northwest Passage because the rubble fields that are created make it very difficult for Inuit hunters to move back and forth between the islands.

• 1210

I therefore had difficulty identifying a role for D and D in the north that would fit with other important objectives in the north: sustainable development of the north and environmental protection.

Ms Lamson: I would just concur that certainly it is not a diminished presence, it is just a shifting of emphasis, so environmental and oceanographic information should be critical in a variety of uses.

Mr. Blackburn: Mr. Chairman, I was not here yesterday. I could not be here. Is there any illegal drug traffic in the Canadian Arctic that we are aware of? Was that question raised?

The Chairman: The question was put at previous testimony and the answer was first no, then, we are not sure. In other words, I think from Canada's capacity to detect at present we do not detect that there is entry of illicit drugs... or some of the other concerns this committee has considered in that area. But when we take a look at the distance of coastline and the amount of observation capacity we have there, it is also probably the fact that we have no way of judging that. Perhaps this is something on which our witnesses at the table want to venture an opinion.

Mr. Amagoalik: Movement of drugs from southern Canada is definitely happening. You just have to look at all the cases in the courts. The presence of drugs is not in question. Whether or not there is international trafficking I could not say.

The Chairman: Just so I am clear on that, what I took Mr. Blackburn's question to be was not so much whether there is use of drugs in northern Canada—I think we assume and know there is—but to what extent drugs enter Canada by coming to the north and entering by northern waters into our land and then migrating to the south.

[Translation]

M. Blackburn: Excusez-moi; je ne parlais pas d'accorder moins d'importance à l'Arctique. Je l'ai interrogé au sujet de la possibilité de réduire la présence militaire du MDN.

M. Hazell: Oui, je comprends cela. Je disais seulement qu'au sujet de notre politique nordique, l'importance des dossiers environnementaux augmente peut-être à mesure que diminue la menace militaire.

Avant de venir ici, j'ai réfléchi au rôle que devraient jouer les Forces armées canadiennes dans le Nord. Je me disais qu'en l'absence de sous-marins nucléaires, il ne nous est pas vraiment possible de patrouiller le passage du Nord-ouest, en tout cas certainement pas toute l'année. De plus, comme John l'a fait remarquer, le recours à des brise-glaces de classe 8 ou 10 pour sillonner le passage du Nord-ouest cause d'énormes problèmes, car il devient très difficile pour les chasseurs inuits de se déplacer d'une île à l'autre à cause de l'instabilité des glaces dans le sillage de ces navires.

J'avais donc quelques difficultés à trouver un rôle souhaitable pour le MDN dans le Nord, rôle qui cadrerait avec d'autres objectifs importants: le développement durable du Nord et la protection de l'environnement.

Mme Lamson: Je suis d'accord pour dire qu'il ne s'agit certainement pas de diminuer la présence, mais plutôt de réorienter les activités; les renseignements environnementaux et océanographiques doivent être d'une importance cruciale à bien des égards.

M. Blackburn: Monsieur le président, je n'étais pas ici hier. Je n'ai pas pu assister à la réunion. À notre connaissance, y a-t-il un trafic de drogue dans l'Arctique canadien? A-t-on soulevé cette question?

Le président: On a posé la question à d'autres témoins, qui ont répondu d'abord par la négative, pour dire ensuite qu'ils n'en savaient trop rien. Autrement dit, compte tenu de la capacité actuelle de surveillance du Canada, nous ne pouvons pas dire s'il se fait de la contrebande de drogue ou d'autres activités illégales à propos desquelles notre Comité s'est interrogé. Mais si l'on tient compte de l'étendue du littoral et de la capacité de surveillance que nous avons dans cette région, il est probable que nous n'avons aucun moyen d'en juger. Peut-être nos témoins d'aujourd'hui voudront-ils hasarder une opinion là-dessus.

M. Amagoalik: Il y a certainement de la drogue qui provient du Sud du Canada. Il suffit de voir les affaires dont les tribunaux sont saisis. La présence de drogue ne fait aucun doute. Quant à savoir s'il y a un trafic international, je ne saurais le dire.

Le président: Je voudrais préciser ce point. Il me semble que M. Blackburn ne demandait pas si l'on consomme de la drogue dans le Canada septentrional—je pense que nous supposons et qu'en fait nous savons que c'est le cas—mais dans quelle mesure on fait entrer de la drogue en contrebande par le Nord, dans nos eaux

[Texte]

Mr. Amagoalik: I know of only one case. It happened 15 or 20 years ago. About 50 pounds of hash was found in an aircraft coming from Europe and going through one of the DEW Line sites.

Mr. Blackburn: Yes, it was the illegal importation aspect.

Mr. Hicks: Thank you again, the three of you, for some briefings I have certainly enjoyed and found very useful.

Do any of you have any comments on whether or not we should attempt to extend the 200-mile limit?

Mr. Amagoalik: Yes.

Ms Lamson: I would agree.

Mr. Hicks: That we should.

The Chairman: Could you expand on that? Would you do it to a distance or would you do it to another description, such as the continental shelf?

Ms Lamson: There are different approaches. On the east coast we have just completed a study for the Fisheries Council of Canada, and one of the options we have discussed is functional jurisdiction out beyond 200 miles to focus on fishery protection. This might include some re-negotiation of the NAFO convention and so forth. It might depend on the particular area and the coastal resources and the concerns. So you might not have a straight 200-mile limit on the west coast, where you have a narrower continental shelf than you do on the east coast. But certainly we have international commitments to protect the region, and we cannot properly do that unless we have an extended exclusive economic zone.

The Chairman: Then I presume you are saying we go through NAFO rather than unilaterally declaring.

Ms Lamson: They have been trying this. I am not certain how successful they have been to date.

• 1215

Mr. Hazell: It just occurred to me that it is well and good to think about extending the 200-mile limit, but it must be remembered that Canada has not yet ratified the Law of the Sea convention. We signed it some years ago, as Cynthia indicated, but we have not ratified it yet. I am sure this whole question of ratification has come before the committee before, but I think ratification is pretty crucial.

[Traduction]

septentrionales. pour expédier ensuite cette drogue vers le Sud.

M. Amagoalik: J'ai entendu parler d'un seul cas, il y a 15 ou 20 ans. On avait trouvé environ 50 livres de haschich dans un avion en provenance d'Europe qui était de passage à l'une des bases de la ligne DEW.

M. Blackburn: Oui, je parlais bien de l'importation illégale.

M. Hicks: Je tiens à vous remercier encore une fois tous les trois pour ces entretiens que, pour ma part, j'ai certainement trouvés agréables et très utiles.

L'un d'entre vous a-t-il quelques observations à formuler au sujet de la question de savoir si nous devrions tenter de repousser la limite de 200 milles?

M. Amagoalik: Oui.

Mme Lamson: Je suis d'accord.

M. Hicks: Que nous devrions le faire.

Le président: Pourriez-vous nous en dire plus long là-dessus? Voudriez-vous que cette limite soit fixée à une distance déterminée, ou bien selon une autre formule, par exemple de manière à englober tout le plateau continental?

Mme Lamson: Il y a diverses possibilités. Sur la côte est, nous venons de terminer une étude pour le Conseil canadien des pêches, et l'une des options dont nous avons discuté était une zone de juridiction fonctionnelle s'étendant au-delà de la limite des 200 milles et axée sur la protection des pêcheries. Cela pourrait nécessiter la renégociation de la convention de l'OPANO, entre autres choses. Cela pourrait dépendre de la zone précise et des ressources côtières. On pourrait par exemple délimiter une zone qui ne serait pas nécessairement fixée à 200 milles sur la côte ouest, où le plateau continental est plus étroit que sur la côte est. Chose certaine, nous nous sommes engagés sur la scène internationale à protéger la région et nous ne pourrions le faire comme il le faut à moins de disposer d'une zone économique exclusive plus grande.

Le président: J'en conclus que d'après vous, nous devrions passer par l'OPANO plutôt que de procéder unilatéralement.

Mme Lamson: On a déjà fait des tentatives de ce côté. J'ignore dans quelle mesure on a réussi à ce jour.

M. Hazell: Je viens de penser à une chose. C'est bien beau de songer à repousser la limite des 200 milles, mais il ne faut pas perdre de vue que le Canada n'a pas encore ratifié le traité sur le droit de la mer. Nous l'avons signé il y a quelques années, comme Cynthia l'a rappelé, mais nous ne l'avons pas encore ratifié. Je suis certain que l'on a déjà discuté à votre Comité de toute cette affaire de la ratification, mais il me semble qu'il est assez essentiel de le ratifier.

[Text]

Mr. Hicks: To what extent is co-operation taking place between the Soviet Union and ourselves on research in the Arctic? Then, of course, the question is: Could there be more?

Mr. Hazell: I think a number of agreements were signed in Leningrad and Moscow by the Prime Minister, dealing with co-operation in the Arctic with respect to various scientific issues. I think they are a very good step forward, and I think the Prime Minister and the government are to be congratulated for those agreements. There are a few concerns, though.

Firstly, there is no new money attached to any of these agreements, so that departments or agencies, whether it is Fisheries and Oceans or Indian and Northern Affairs, that want to get involved in co-operative research with the Soviets have to look from their existing budgets to try to come up with the money to do it. It seems to me that if we are really serious about co-operating with the Soviets... certainly, given the growing environmental threats to the circumpolar Arctic, I think we should be trying to increase our co-operation with them. Some money has to be thrown into the pot to do this work; otherwise, I cannot see how it can be that effective.

Mr. Hicks: How much time do I have? I might edit what I am going to ask, and ask some other things that are more important.

The Chairman: This is your last question.

Mr. Hicks: John, you made a comment about the Meech Lake Accord. Were you suggesting that perhaps amendments are necessary or are you suggesting that it be scrapped?

Mr. Blackburn: I am glad you asked that.

Mr. Amagoalik: My first choice would be for Meech Lake to be fixed. If it cannot be fixed, there should be some form of companion resolution to it. The problems we have with the Meech Lake Accord are first, that we are not on the agenda and second, that the creation of provinces will require unanimity among the provinces and the Government of Canada, which would make it very, very difficult for our political evolution. For those reasons we object to Meech Lake, but we do not want to see it die. We would rather see it fixed.

Mr. Hicks: I am glad. I wanted to get that clarified, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: I would like to ask Ms Lamson: when talking about co-ordination on the oceans, we take a look at the many threads that need to be woven together. You have DND, you have Fisheries and Oceans, you have the Coast Guard and you have the RCMP, so if we are talking terrorists, drugs, polluters, or ocean resources, you have

[Translation]

M. Hicks: Quelle est l'étendue de la collaboration entre l'Union soviétique et le Canada pour ce qui est de la recherche dans l'Arctique? J'ajoute une question qui vient naturellement à l'esprit: pourrait-on en faire plus?

M. Hazell: Je pense que le premier ministre a signé à Leningrad et à Moscou un certain nombre d'ententes prévoyant la collaboration dans l'Arctique au sujet de plusieurs dossiers scientifiques. Je pense que c'est un progrès et qu'il convient d'en féliciter le premier ministre et le gouvernement. Il y a cependant certaines inquiétudes.

Premièrement, aucune de ces ententes ne prévoit l'affectation de nouveaux crédits, de sorte que les ministères et agences, qu'il s'agisse de Pêches et Océans ou des Affaires indiennes et du Nord canadien, qui veulent se lancer dans des projets de recherche en collaboration avec les Soviétiques doivent trouver l'argent nécessaire à même leurs budgets actuels. Il me semble que si nous voulons sérieusement accentuer la collaboration avec les Soviétiques... Enfin, il me semble que l'on devrait s'efforcer d'accroître notre collaboration avec eux, étant donné la menace croissante qui pèse sur l'environnement arctique circumpolaire. Il faut trouver des fonds pour faire le travail; autrement, je ne vois pas à quoi cela pourrait servir.

M. Hicks: Combien de temps me reste-t-il? Si je suis pressé, je pourrais passer à des choses plus importantes.

Le président: C'est votre dernière question.

M. Hicks: John, vous avez fait une observation au sujet de l'accord du lac Meech. Laissiez-vous entendre qu'il faudrait peut-être modifier l'accord, ou bien dites-vous qu'il faut le rejeter complètement?

M. Blackburn: Je suis content que vous posiez cette question.

M. Amagoalik: Je préférerais que l'on apporte les corrections nécessaires à l'accord du lac Meech. Si on ne peut pas l'arranger, il faudrait qu'il soit accompagné d'une résolution parallèle quelconque. A nos yeux, les problèmes que pose l'accord du lac Meech sont les suivants: premièrement, nous ne sommes pas au programme et, deuxièmement, il faudra l'unanimité des provinces et du gouvernement du Canada pour créer de nouvelles provinces, ce qui rendrait notre évolution politique extrêmement difficile. C'est pour ces raisons que nous nous opposons à l'accord du lac Meech, mais nous ne voulons pas qu'il soit torpillé. Nous préférierions qu'on l'arrange.

M. Hicks: Je suis content. Je voulais entendre cette précision, monsieur le président. Merci.

Le président: Je voudrais poser la question suivante à M^{me} Lamson. Quand on parle de la coordination des activités relatives aux océans, il faut bien dire que la tâche n'est pas mince. Il y a le MDN, le ministère des Pêches et Océans, la Garde côtière et la GRC; donc, quand on parle de terrorisme, de drogue, de pollution ou de ressources

[Texte]

somebody for each of these events. That triggers a whole network of different government departments that have to be checked with, co-ordinated, in order to get to a final result.

I therefore have two questions. First, can you relay for us some specific examples of where that has been costly to Canada, from the point of view of a cumbersome system? Second, do you hold the view—I am asking Ms Lamson, but anybody can respond to this—that we really should have an agency of government of which we can say that group is in charge, be it Canada's forces or something else? That group may carry with them much of the time an environmentalist, an RCMP or the others, but it is a lead command, it is in charge, and it is protecting our sovereignty in all of its dimensions. I think I make my question clear with that and ask if you might respond.

• 1220

Ms Lamson: I am not certain if you have heard from the panel on oil tanker safety in this committee. However, I think if you are familiar with any of the evidence given before that panel, it is quite clear there are good examples where it has been costly to Canada and where the response capability has been insufficient. Certainly many of the marine casualties and marine accidents provide examples of where the lack or failure of co-ordination has cost lives and dollars and so forth. I would say there is probably no question about that aspect.

I do think there should be a lead agency. Again, the government has recently appointed Ambassador Beesley to be the ambassador for marine environmental conservation. I think this is very exciting and good news. However, I think his role is restricted or it is looking more outward towards Canada's relations with the world and not so much Canada's relations internally. I think there certainly needs to be the extension of this appointment to co-ordinate and pull together Canada's efforts.

The Chairman: I would love to ask you lots more questions, but I have Mr. Ferland, followed by Mr. Darling. Mr. Ferland, Mr. Darling is going to be watching you to see how quickly you can ask those questions.

M. Marc Ferland (député de Portneuf): Mes premières paroles seront pour rassurer M. Amagoalik. Il reconnaîtra qu'étant donné la langue que j'utilise, je suis très sensible à la Constitution et à l'accord du lac Meech. Je suis ce qu'on appelle un étranger constitutionnel dans ce pays. Je ne m'étendrai pas là-dessus, car ce n'est pas le propos de notre réunion de ce matin.

On parle souvent de la dénucléarisation de l'Arctique. J'aimerais savoir ce que les trois témoins entendent par le terme «dénucléarisation de l'Arctique».

Mr. Amagoalik: First of all, if I may respond first, when we talk about a nuclear-free zone, we are talking

[Traduction]

océaniques, il y a un organisme différent pour chacun de ces dossiers. C'est dire qu'il y a tout un réseau de services gouvernementaux qui doivent se consulter et coordonner leurs efforts en vue d'obtenir un résultat final.

J'ai deux questions. Premièrement, pourriez-vous nous donner des exemples précis où la lourdeur de l'appareil administratif a été coûteuse pour le Canada? Deuxièmement, êtes-vous d'avis—je m'adresse à M^{me} Lamson, mais n'importe qui peut répondre—que nous devrions désigner une agence gouvernementale dont on pourrait dire qu'elle est aux commandes, qu'il s'agisse des Forces armées canadiennes ou d'une autre organisation? Ce groupe pourrait être doté en permanence d'un environnementaliste, d'un représentant de la GRC et des autres intéressés, mais il aurait la responsabilité pleine et entière, il serait aux commandes et serait chargé de protéger notre souveraineté dans tous les sens du terme. Je crois que ma question est claire et je vous demanderais d'y répondre.

Mme Lamson: Je ne sais pas si le groupe d'enquête sur la sécurité des pétroliers a comparu devant ce Comité, mais je crois que vous êtes au courant des témoignages qu'il a entendus. Il est évident qu'il y a eu des accidents maritimes qui ont coûté très cher au Canada et pour lesquels la capacité de réponse a été insuffisante. Dans bon nombre de cas, l'absence de coordination a mené à des pertes de vies et à des pertes financières. Sur ce point, il n'y a aucun doute.

Je crois qu'il doit y avoir un organisme directeur. Le gouvernement a récemment chargé l'ambassadeur Beesley de la protection de l'environnement maritime. Voilà une bonne nouvelle. À mon avis, cependant, son rôle est trop restreint ou porte plus sur les relations internationales que sur les relations nationales. Il nous faut élargir le rôle de l'ambassadeur pour inclure la coordination de l'effort canadien.

Le président: J'aurais moi-même quelques questions à vous poser, mais M. Ferland et M. Darling ont déjà demandé la parole. Monsieur Ferland, faites vite, car M. Darling vous chronomètre.

Mr. Marc Ferland (Portneuf): Let me start by reassuring Mr. Amagoalik. As he can see, the language I am using shows how sensitive I am to the constitution and Meech Lake Accord. I am what could be termed a constitutional stranger in this country. I will not speak any further on that point as it is not on our agenda this morning.

I have been hearing a lot of talk about a nuclear-free Arctic. I would like to know what definition each of our three witnesses gives to the term "nuclear-free Arctic".

M. Amagoalik: D'abord, si je puis commencer, lorsque nous parlons d'une zone dénucléarisée, nous parlons

[Text]

about no nuclear weapons and we are talking about power-producing nuclear reactors.

Mr. Hazell: That would be my response as well. I do not think I can add anything to what John has said.

M. Ferland: Donc, pour vous, la dénucléarisation de l'Arctique comprend aussi ce qui touche la production d'énergie à partir du nucléaire. On sait que les Soviétiques possèdent déjà, en ce moment, plus de huit brise-glaces à propulsion nucléaire, soit l'équivalent de ce que nous voulons bâtir, ainsi que 200 sous-marins à propulsion nucléaire, dont au-delà de 50 transportent des ogives nucléaires à multitêtes. Dans ce contexte, croyez-vous qu'il soit possible qu'on puisse en arriver un jour à une entente concrète de dénucléarisation de l'Arctique, avec les moyens de vérifier le respect de l'entente?

Mr. Hazell: The translation is weak, so I just have to go with my understanding of French, which is not so strong. I understand by your question that you outlined the capabilities of the Soviet navy, including their nuclear-powered ice-breakers and the 200 nuclear-powered submarines they have. On the question of verification and whether or not we can determine their presence, as you know, it is difficult for Canada to detect the presence of submarines entering Canadian waters. There are certainly grounds for an argument that we need some capacity to be able to detect those submarines.

• 1225

However, in balancing the priorities in the north, a number of organizations are having their budgets reduced, including some of the non-governmental organizations. The territorial governments are experiencing reductions in funding. When you look at the overall context of expenditures in the north, do we want to spend billions of dollars on nuclear submarines to deal with a threat that is probably diminishing, notwithstanding that the Soviet navy is extremely strong?

M. Ferland: Je m'excuse, mais le témoin ne répond pas vraiment à ma question. Je lui demande s'il croit qu'il est réaliste de penser qu'un pays comme l'Union soviétique, ou même les États-Unis, acceptera de détruire 200 sous-marins à propulsion nucléaire. C'est le seul moyen qu'ont les Soviétiques de pénétrer sous les eaux arctiques, tant dans leur pays que dans un autre pays. Est-ce qu'il est réaliste de penser qu'un pays qui a investi des centaines de milliards de dollars pour se doter de ces outils-là y renoncera objectivement et refusera de s'en servir pour assurer sa propre protection et explorer son propre territoire? Ce territoire est en grande partie l'Arctique. Qu'on l'appelle soviétique ou canadien, c'est l'Arctique de toute façon.

M. Hazell: J'ai peut-être mal compris votre question la première fois.

[Translation]

d'une zone sans armes nucléaires et sans centrales nucléaires.

M. Hazell: Ma réponse est la même que celle de John; je n'aurais rien de plus à y ajouter.

Mr. Ferland: Therefore, in your opinion, a nuclear-free Arctic also means no nuclear-generated power. We know that the Soviets have over eight nuclear-powered icebreakers, that is, as many as we want to build, as well as 200 nuclear-powered submarines, over 50 of which carry multiple nuclear warheads. In that context, do you believe there will ever be a concrete agreement to make the Arctic nuclear-free, an agreement that includes surveillance provisions?

M. Hazell: Il y a un problème de traduction; donc, je devrai me fier à ma connaissance du français, qui n'est pas très bonne. Si j'ai bien compris, vous avez parlé de la force de la marine soviétique, soit de ses brise-glaces et de ses 200 sous-marins à propulsion nucléaire. Pour ce qui est de la surveillance, vous n'êtes pas sans savoir que le Canada peut difficilement déceler la présence de sous-marins dans ses eaux. On peut certainement dire que l'argument invoquant la nécessité de pouvoir déceler la présence de ces sous-marins n'est pas sans justification.

En examinant les différentes priorités dont il faut tenir compte dans le Nord, il faut toutefois noter qu'un certain nombre d'organisations ont subi des réductions budgétaires, et certaines d'entre elles sont des organismes non gouvernementaux. Les gouvernements des territoires doivent faire face à des compressions budgétaires. Dans le cadre général des dépenses effectuées dans le Nord, on peut se demander si nous voulons consacrer des milliards de dollars à des sous-marins à propulsion nucléaire pour faire face à une menace qui s'affaiblit probablement, tout en reconnaissant que la marine soviétique est extrêmement puissante.

Mr. Ferland: I am sorry, but the witness is not really answering my question. I am asking if he believes it is realistic to assume that a country such as the USSR, or the United States for that matter, would accept to destroy 200 nuclear-powered submarines. They are the only means available for the Soviets to navigate under Arctic waters, their own or the waters of some other country. Is it realistic to believe that a country that invested hundreds of billions of dollars to acquire such tools would renounce their use, objectively, and would refuse to use them for its own protection and for the exploration of its own territory? This territory, for a large part, is the Arctic. Whether you call it Soviet or Canadian, it is still the Arctic in any case.

Mr. Hazell: I may have misunderstood your question the first time.

[Texte]

It is very difficult to predict what the Soviet Union is going to be doing over the next number of months and years. We are now seeing something that is totally unprecedented. My feeling is that the Soviet Union is going to be totally consumed with the internal struggles it faces. Yes, perhaps they would be willing to destroy those submarines. I really cannot say.

Mr. Darling: Am I to understand that you, representing your people, are against any development in your territory at all? I would assume that, if it were good clean development that would provide a better way of life for your people, you would go along with it. I would also assume that the only possibilities in this regard would be a natural-resource discovery, probably natural gas or oil. Of course, there is the great fear of an oil spill.

You mentioned that development would greatly interfere with the caribou migration and would decimate the herds, which you rely on for food. I think back to Alaska and Prudhoe Bay during the building of the pipeline. According to the forecasts, the caribou were supposed to have become extinct. Maybe I am wrong, but I think the caribou are still staggering along in a healthy condition now. At last count they were 10 times as numerous as they were before the pipeline. I remember being up in Alaska at the time. Special stiles were built like a road up and over the pipeline so that the caribou could get through. They did not worry a damn thing about that because they just got down on their knees and went under the pipeline—no problem. I would therefore appreciate your comments regarding possible development and what your worry is about the decimation or loss of the caribou herd.

• 1230

Mr. Amagoalik: First of all, I want to make it clear that the Inuit are not against all development. We recognize that development is necessary to a certain extent, because our population is expanding. About 60% of our population is very young and once they get out of school they will be looking for jobs. We recognize this.

Secondly, the situation in Alaska is very different from that in the high Arctic. First we are talking about a pipeline that is going through tundra; I was referring to tanker traffic and ice-breaking traffic through the Northwest Passage in the high Arctic. Perhaps you can build little walkways around pipes, but you cannot build a bridge between islands for the caribou; that is the main difference. The climate and the environment are very different because the high Arctic is much more sensitive.

[Traduction]

Il est très difficile de prévoir ce que l'Union soviétique pourrait faire au cours des mois ou des années à venir. Les événements dont nous sommes actuellement les témoins sont complètement sans précédent. Personnellement, il me semble que l'Union soviétique va consacrer toutes ses énergies aux luttes internes auxquelles elle doit faire face. Oui, ils accepteraient peut-être de détruire ces sous-marins. Je ne saurais le dire.

M. Darling: Dois-je comprendre que, parlant au nom de votre peuple, vous vous opposez à toute mise en valeur de votre territoire? Si une mise en valeur valable et propre pouvait améliorer la vie de votre peuple, je pense bien que vous l'accepteriez. Je présume aussi que les seules possibilités en ce sens seraient la découverte de ressources naturelles, probablement du pétrole ou du gaz naturel. Naturellement, il y a toujours cette grande peur des déversements de pétrole.

Vous avez indiqué que la mise en valeur des ressources générerait considérablement la migration des caribous, dont les troupeaux seraient décimés, alors qu'ils constituent un élément important de votre alimentation. Je pense à ce qui s'est passé en Alaska et à la baie Prudhoe lors de la construction du pipeline. Les prévisions d'alors indiquaient que le caribou appartiendrait aux espèces disparues. Je me trompe peut-être, mais il me semble que les caribous continuent à se débrouiller et à demeurer en bonne santé. Au dernier compte, ils étaient dix fois plus nombreux qu'avant la construction du pipeline. Je me souviens d'avoir visité l'Alaska à cette époque. On a construit des échaliers pour former une passerelle par-dessus l'oléoduc pour permettre aux caribous de poursuivre leur chemin. Enfin, ils s'en moquaient éperdument, car ils se contentaient de s'agenouiller et de passer sous l'oléoduc; aucune difficulté. J'aimerais donc entendre vos commentaires au sujet de la mise en valeur possible et avoir une explication de vos préoccupations concernant la décimation ou la disparition du troupeau de caribous.

M. Amagoalik: Tout d'abord, je veux indiquer clairement que les Inuits ne s'opposent pas à tout développement. Notre population augmente, et nous reconnaissons qu'il est nécessaire de prévoir des activités de mise en valeur dans une certaine mesure. Les très jeunes représentent environ 60 p. 100 de notre population, et une fois qu'ils quittent l'école, ils cherchent un emploi. C'est un fait que nous reconnaissons.

Deuxièmement, la situation en Alaska diffère considérablement de celle de l'extrême Arctique. En premier lieu, nous parlons d'un oléoduc qui traverse la toundra; j'ai pensé à la navigation des pétroliers et des brise-glaces dans le passage du nord-ouest, dans l'extrême Arctique. Il est peut-être possible de construire des passerelles au-dessus des oléoducs, mais on ne peut pas construire des ponts entre les îles pour les caribous; c'est la principale différence. Le climat et l'environnement

[Text]

As I said, I want to make it clear that we are not against all development, but we have to be very careful with certain types. For instance, we cannot just look at oil and gas when we talk about economic development. Tourism has a big potential in the Arctic, which needs to be tapped. There is a big potential in fisheries. Instead of buying a nuclear submarine for \$8 billion, give us a few fishing boats and there would be a lot of jobs. There would be many more jobs than there would be on ships and nuclear submarines.

Mr. Darling: Thank you. Regarding the Oceans Institute, I am rather curious to know how it is funded and what its facilities are. I assume that it goes from east to west and to the north. In other words, in your mandate are the three oceans, too. I believe you said 10 years old, give or take. Is that correct?

Ms Lamson: That is correct. We have about 50 associates that are located in Canada and different spots internationally. Our funding comes from contract work. We have done a lot of work for Transport Canada, Fisheries and Oceans, and Environment Canada. We have done work from industry, Fisheries Council of Canada, for example, Petro-Canada International Assistance Corporation and so forth. We also have some funding from the Donner Canadian Foundation. We had a major four-year project looking at transit management in the Arctic and we are continuing to look at oceans policy now.

Mr. Darling: Do you get any money from, say, Fisheries and Oceans?

Ms Lamson: A limited amount.

Mr. Darling: No, I mean a grant.

Ms Lamson: It is not an operating grant. It would be on a contract basis.

Mr. Darling: I am assuming that you are able to function and operate successfully.

Ms Lamson: One would always like to have some more support. We are trying to launch *Info-Oceans*, which is a national oceans newsletter modelled on some. . . Well, for example, the Canadian Arctic Resources Committee publishes *Northern Decisions*, which is a very useful newsletter. We would like to do a similar thing on behalf of the oceans, so we are in the process of fundraising for that.

Mr. Darling: What would your overall budget be?

[Translation]

sont nettement différents, car l'extrême Arctique est beaucoup plus fragile.

Je veux être très clair, et je me répète. Nous ne nous opposons pas à toute mise en valeur, mais nous devons être très prudents quand il s'agit de certaines activités. Par exemple, on ne peut pas se contenter de parler de pétrole et de gaz au chapitre du développement économique. L'Arctique présente un gros potentiel touristique; il faut savoir en profiter. Les pêches présentent elles aussi un potentiel important. Au lieu d'acheter des sous-marins à propulsion nucléaire qui coûteront 8 milliards de dollars, donnez-nous quelques bateaux de pêche, et ceci créera beaucoup d'emplois. Plus d'emplois que les navires et les sous-marins à propulsion nucléaire ne pourraient en procurer.

M. Darling: Passons à l'Institut des océans du Canada; je suis assez curieux de savoir comment cet institut est financé et quelles sont les installations dont il dispose. Je suppose qu'il s'intéresse à l'Est, à l'Ouest, et au Nord. Autrement dit, votre mandat couvre aussi les trois océans. Je crois que vous avez indiqué que l'institut a été fondé il y a environ 10 ans, plus ou moins. Est-ce exact?

Mme Lamson: C'est exact. Nous avons environ 50 associés au Canada et à différents endroits dans d'autres pays. Nos ressources proviennent de travaux effectués sous contrat. Nous avons travaillé beaucoup pour Transports Canada, Pêches et Océans, Environnement Canada. Nous avons également travaillé pour le secteur privé, le Conseil canadien des pêches, la Corporation Petro-Canada pour l'assistance internationale, par exemple, et d'autres organisations. La Fondation canadienne Donner contribue également, dans une certaine mesure, à notre financement. Nous avons travaillé pendant quatre ans à un projet d'étude de la gestion des déplacements dans l'Arctique, et nous poursuivons actuellement l'examen d'une politique océanique.

M. Darling: Recevez-vous des fonds de, disons, Pêches et Océans?

Mme Lamson: Un montant modeste.

M. Darling: Non, je parle d'une subvention.

Mme Lamson: Ce n'est pas une subvention d'exploitation. Ce sont des paiements sur contrat.

M. Darling: Je conclus que vous pouvez fonctionner normalement et que vos travaux rencontrent du succès.

Mme Lamson: On aimerait toujours être mieux appuyés. En ce moment, nous essayons de lancer *Info-Océans*, une lettre de nouvelles océaniques nationales, sur le modèle de. . . eh bien, par exemple, de la publication *Northern Decisions*, du Comité canadien des ressources de l'Arctique, une lettre de nouvelles très utile. Nous voudrions faire la même chose dans le domaine des océans, et nous avons donc une campagne de financement à cet effet.

M. Darling: Quelle serait l'importance de votre budget global?

[Texte]

Ms Lamson: On a yearly basis it is about \$200,000. It is fairly small.

Mr. Darling: You are able to raise that amount of money. How many others are on your staff?

Ms Lamson: There are four full-time people, but the remainder are associates; they are called in as the need arises.

Mr. Darling: Are you and your three other people experts in certain things? Would they, your four staff, do this contract work or would they contract it out?

Ms Lamson: Both.

Mr. Hicks: Would any of you take exception to Canada acquiring and using conventionally powered submarines in the Arctic, assuming that they are going to be more sophisticated, maybe with air-independent propulsion, allowing them to go under the ice?

• 1235

Mr. Hazell: I would not have any objection. The only question I would have would be the relative priority of that expense as opposed to expending moneys in different ways; perhaps more beneficial, but in principle certainly not.

Mr. Hicks: I think there should be something on the record regarding the oil spill in the military. He said our military spilled a whole lot of oil up there. I would like to know how long ago. Maybe they have cleaned up their act since then. I do not think it is fair to the military to just leave it on the *Minutes of Proceedings and Evidence* without our finding out how long ago it happened, if you do not mind.

Mr. Amagoalik: I believe it happened around January 18.

Mr. Hicks: This past year? I am sure they have cleaned their act up since then!

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Blackburn: Why have I never heard of it? Was it in the newspapers?

The Chairman: Just before closing off and thanking our witnesses, Ms Lamson, you talked about our commitment and our capability. I am always interested and curious in the whole subject of that interrelationship. I would like to ask you if, in your view, we have a commitment today that is larger than our capability.

Ms Lamson: Yes, I think it is true, but I do not think it is necessarily a bad thing. We have to have vision, and I think we have some very respectable visions. Now it is our duty to live up to what we say we want to do and become.

[Traduction]

Mme Lamson: Notre budget annuel est d'environ 200,000\$. C'est assez modeste.

M. Darling: Vous pouvez donc obtenir un tel montant. Combien de personnes employez-vous?

Mme Lamson: Quatre personnes sont employées à plein temps, les autres sont des associés; on fait appel à leurs services quand ceux-ci sont requis.

M. Darling: Est-ce que ces quatre personnes possèdent une expertise dans certains domaines? Peuvent-elles exécuter elles-mêmes le travail sous contrat, ou faites-vous de la sous-traitance?

Mme Lamson: Nous faisons les deux.

M. Hicks: Auriez-vous des objections à ce que le Canada acquière et utilise des sous-marins à propulsion classique dans l'Arctique, en admettant qu'ils devraient utiliser une technologie plus poussée, en ayant peut-être un dispositif de propulsion anaérobie, leur permettant de demeurer sous la glace?

M. Hazell: Je n'aurais pas d'objection. Ma seule réserve porte sur la priorité relative qu'il convient d'accorder à cette dépense, par opposition à d'autres projets qui seraient peut-être plus avantageux, mais je n'ai certainement aucune objection en principe.

M. Hicks: Je crois qu'il faudrait toucher un mot du problème du déversement pétrolier dont nos forces armées se seraient rendues coupables. Il a dit que nos militaires ont déversé une énorme quantité de pétrole là-haut. Je voudrais savoir il y a combien de temps. Peut-être que le problème est maintenant réglé. Je trouve qu'en toute justice à l'égard de nos militaires, il ne faudrait pas laisser cette affirmation figurer au compte rendu sans préciser il y a combien de temps cela s'est passé, si cela ne vous fait rien.

M. Amagoalik: Je crois que c'est arrivé autour du 18 janvier.

M. Hicks: L'année dernière? Je suis certain que l'on a pris les mesures nécessaires depuis lors!

Des voix: Oh, oh!

M. Blackburn: Pourquoi n'en ai-je jamais entendu parler? En a-t-on parlé dans les journaux?

Le président: Avant de lever la séance et de remercier nos témoins, madame Lamson, vous avez parlé de notre engagement et de notre capacité. Toute cette question, ce lien entre les deux, a toujours eu le don de susciter mon intérêt et ma curiosité. Je voudrais vous demander si, à votre avis, nous avons aujourd'hui des engagements qui dépassent notre capacité.

Mme Lamson: Oui, je pense que c'est vrai, mais je ne crois pas que ce soit nécessairement mauvais. Il faut être visionnaire. Ensuite, notre devoir est d'être à la hauteur de notre imaginaire et de réaliser nos aspirations.

[Text]

The Chairman: Thank you very much. I want to thank all of the witnesses. We have had a very extensive, wide-ranging set of witnesses before us on the consideration of Canada's maritime sovereignty, particularly as it impacts us from our three oceans. On behalf of the committee, I want to thank each of you for being here today, for your excellent testimony and your response to questions. I wish you well.

I also thank committee members for their presence. We meet again next Thursday. Going back to those points we raised earlier, I would like to see members who are making any commitments with Ann and me and the researchers to travel afterwards.

Mr. Blackburn: I am over-committed and under-funded.

The Chairman: The meeting stands adjourned until next week.

[Translation]

Le président: Merci beaucoup. Je tiens à remercier tous les témoins. Nous avons entendu un groupe très intéressant de témoins, aux intérêts diversifiés, nous entretenir au sujet de la souveraineté maritime du Canada, en particulier en ce qui concerne les trois océans qui bordent notre pays. Au nom du Comité, je tiens à remercier chacun d'entre vous d'être venu ici aujourd'hui, d'avoir livré un excellent témoignage et d'avoir bien voulu répondre à nos questions. Je vous souhaite le meilleur des succès dans vos entreprises.

Je voudrais également remercier les membres du Comité pour leur présence. Notre prochaine réunion aura lieu jeudi prochain. Pour revenir aux points que nous avons abordés tout à l'heure, je demanderais aux députés qui veulent s'engager à se déplacer avec le Comité de venir me voir, de même que Ann et les recherchistes.

M. Blackburn: J'ai plus d'engagements que je ne peux en respecter et je manque de fonds.

Le président: La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Arctic Resources Committee:

Stephen Hazell, Executive Director.

From the Oceans Institute of Canada:

Cynthia Lamson, Associate Director.

From Inuit Tapirisat of Canada:

John Amagoalik.

TÉMOINS

Du Comité canadien des ressources de l'Arctique:

Stephen Hazell, directeur exécutif.

De l'Institut des océans du Canada:

Cynthia Lamson, directrice associée.

De Inuit Tapirisat du Canada:

John Amagoalik.

Issue No. 16

Wednesday, February 14, 1990

Chairman: Arnold Malone

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 16

Le mercredi 14 février 1990

Président: Arnold Malone

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

National Defence and Veterans Affairs

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent de la*

Défense nationale et des affaires des Anciens combattants

RESPECTING:

Canada's Maritime Sovereignty, pursuant to
Standing Order 108(2)

CONCERNANT:

La souveraineté maritime canadienne,
conformément à l'article 108(2) du Règlement

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990

STANDING COMMITTEE ON
NATIONAL DEFENCE AND
VETERANS AFFAIRS

Chairman: Arnold Malone

Vice-Chairman: Marc Ferland

Members

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Roger Préfontaine
Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE
NATIONALE ET DES AFFAIRES
DES ANCIENS COMBATTANTS

Président: Arnold Malone

Vice-président: Marc Ferland

Membres

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité
Roger Préfontaine

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, FEBRUARY 14, 1990

(22)

[Text]

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met at 3:35 o'clock p.m., this day, in Room 306, West Block, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Derek Blackburn, Stan Darling, Marc Ferland, Girve Fretz, Arnold Malone, and William Rompkey.

Other Member present: Harry Brightwell.

In attendance: From the Library of Parliament: Wolfgang Koerner, Researcher. From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade: David Lord, Researcher.

Witnesses: From the Centre for Arms Control and Disarmament: Admiral Robert Falls (Retd). From Project Ploughshares: Ernie Regehr, Research Coordinator; Major-General Leonard Johnson (Retd), Chairperson.

The Committee resumed consideration of Canada's Maritime Sovereignty, in accordance with Standing Order 108(2).

The witnesses made statements and answered questions.

At 4:58 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 5:00 o'clock p.m., the sitting resumed *in camera*.

The Committee considered its future business.

It was agreed,—That the Chairman be authorized to seek permission from the House for the Committee to travel to parts of Western and Eastern Europe, the U.S.S.R. and the U.S.

At 5:35 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Roger Préfontaine
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 14 FÉVRIER 1990

(22)

[Traduction]

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit aujourd'hui à 15 h 35, dans la pièce 306, de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présents: Derek Blackburn, Stan Darling, Marc Ferland, Girve Fretz, Arnold Malone, William Rompkey.

Autre député présent: Harry Brightwell.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koener, attaché de recherche. Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur: David Lord, attaché de recherche.

Témoins: Du Centre canadien pour le contrôle des armes et le désarmement: Amiral Robert Falls (retraité). Du Projet Ploughshares: Ernie Regehr, coordonnateur de recherche; Major-général Leonard Johnson (retraité), président.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité poursuit l'étude de la souveraineté maritime du Canada.

Les témoins font des exposés et répondent aux questions.

À 16 h 58, la séance est suspendue.

À 17 heures, la séance se poursuit à huis clos.

Le Comité délibère de ses travaux à venir.

Il est convenu,—Que le président demande à la Chambre l'autorisation de visiter certaines régions de l'Europe de l'Est et de l'Ouest, de l'URSS et des États-Unis.

À 17 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Roger Préfontaine

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Wednesday, February 14, 1990

• 1533

The Chairman: I call the meeting to order.

Members of the committee and witnesses, we are pleased that our witnesses could be with us as a panel today. The committee is undertaking a study of maritime sovereignty, the kinds of sovereignty that Canada requires and the kinds of defence that Canada requires, not only in the threat of war but in those measures that can threaten our sovereignty during times of peace other than and in addition to a threat from a military nation.

• 1535

We are pleased that you could be here with us today, and I would like to introduce from the Centre for Arms Control and Disarmament, Admiral Robert Falls; from Project Ploughshares, Ernie Regehr, and Major-General Leonard Johnson, Chairperson. Gentlemen, I welcome you.

Members always appreciate the maximum opportunity to examine our witnesses, and if it is possible for you to contain your comments to about 10 minutes each it would be appreciated. We know you will have other material you may want to circulate or probably have circulated to the committee at this time, which we will at another time read thoroughly.

Perhaps, Admiral Falls, you would lead off; and then following a statement by each of the three of you we will open it up for examination by committee members.

Admiral Robert Falls (Retired) (Individual Presentation): Thank you very much, Mr. Chairman.

Perhaps I could just say that my introduction as President of the Arms Control Centre is correct. But I am not speaking in that capacity today, because I believe Mr. John Lamb is going to appear before the committee very soon, and he will be speaking for that organization. In other words, I am just here as an individual.

I have read many of the minutes of the proceedings of this committee, or as many as are available, which is in fact most of them, I think, and because of the excellence of the presentations of previous witnesses, I find that I can come up with little that is new in terms of fact. But perhaps I can offer a different perspective on this issue of sovereignty and at the same time reinforce some of the more important points that have already been made.

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mercredi 14 février 1990

Le président: Je déclare la séance ouverte.

Nous sommes très heureux d'accueillir nos témoins aujourd'hui. Le Comité étudie la souveraineté maritime canadienne et les moyens de défense dont nous devons nous doter non seulement pour protéger le Canada en temps de guerre mais aussi pour nous permettre de faire face à toute menace militaire ou non en temps de paix.

Nous sommes très heureux de voir que vous avez pu comparaître aujourd'hui. Permettez-moi les présentations. Comparaissent aujourd'hui l'amiral Robert Falls du Centre canadien pour le contrôle des armes et le désarmement, M. Ernie Regehr de *Project Ploughshares*, et le major général Leonard Johnson, président. Messieurs, vous êtes les bienvenus.

Les membres du Comité préfèrent disposer du plus de temps possible pour poser des questions aux témoins, donc, si possible, nous vous serions reconnaissants de limiter vos commentaires à 10 minutes environ par intervenant. D'ailleurs, nous savons que vous avez d'autres documents que vous voudrez communiquer maintenant au membres du Comité, si cela n'a pas déjà été fait, et que nous pourrions ensuite lire attentivement.

Vous souhaiterez peut-être commencer, Amiral Falls, ensuite, après avoir entendu une déclaration de chacun d'entre vous, nous pourrions passer à la période des questions.

L'amiral Robert Falls (à la retraite)(à titre personnel): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je voudrais préciser dès maintenant que, comme vous l'avez indiqué, je suis effectivement le président du Centre canadien pour le contrôle des armes et le désarmement, mais ce n'est pas à ce titre que je compare devant vous aujourd'hui. En effet, je crois savoir que M. John Lamb se présentera devant vous dans le proche avenir et parlera au nom de cette organisation. En d'autres termes, je me présente ici à titre personnel.

J'ai lu bon nombre des procès-verbaux de votre Comité, en fait tous ceux qui sont disponibles, ce qui représente la très grande majorité, et compte tenu de l'excellente qualité des exposés que vous avez entendus, je constate que j'ai très peu de faits nouveaux à vous apporter. Je crois cependant pouvoir vous présenter cette question de la souveraineté sous un nouvel angle et, en même temps, renforcer certains des points les plus importants que vous avez déjà entendus.

[Texte]

First of all, I think the excessive emotion and even "jingoism" used in discussion of sovereignty over the past several years have not been at all helpful in resolving the policy issue. Your first and expert witness on November 22, Mr. Serge April, Director General of the Legal Affairs Bureau in External Affairs, stated, with the precision one would expect of the legal mind, that Canadian sovereignty, both in the Arctic and other maritime areas, is well established and recognized by the international community. Those few areas remaining in contention are being handled in the normal way through bilateral or international negotiations.

If I may put it quite bluntly, there appears to be no problem in defining Canada's sovereign territory; and there are no immediate challenges to Canada's sovereignty, with the two minor exceptions mentioned by Mr. April, which are well in hand.

Illegal fishing and running drugs into our country are offences against our national laws rather than challenges to our sovereignty and of course must be countered by strong and effective law enforcement agencies. If I have seemed to state the obvious, it is only to focus on what I perceive to be the real issue, and that is the extent to which Canada should be prepared to react to any potential, future challenges to our sovereignty.

If one is to continue to maintain the respect of the international community toward one's sovereignty and to elicit the most favourable judgment from the international courts in the event of a challenge, then it seems to me that it is necessary to have a certain ability to reinforce one's sovereign claims. Defining the extent of this ability is not a simple matter for the government, involving as it does a high degree of judgment in an almost open-ended range of costs. But it certainly lends itself to analysis. And without pre-empting such an analysis or indeed limiting in any way the factors involved, I believe there are some principles that can be pondered by those who might so do.

In order to react to a challenge, one has to know that there is one. Knowledge of what is going on in one's sovereign territory is a *sine qua non* of sovereignty assertion, and surveillance should therefore be an early priority. Since surveillance is inherently expensive, some difficult decisions will have to be made about the mix of radars, satellites, underwater sensors, aircraft and ships.

The second principle is presence. It is a statement of sovereign intent. Nothing succeeds like being there, and most importantly being seen to be there. Thus, some

[Traduction]

J'estime tout d'abord que les émotions exagérées et même le chauvinisme qui ont été introduits dans les discussions sur la souveraineté au cours de ces dernières années n'ont pas du tout aidé à résoudre la question de politique. Le 22 novembre, vous avez reçu votre premier témoin expert, M. Serge April, directeur général du Bureau des affaires juridiques au ministère des Affaires extérieures, qui a déclaré, avec la précision propre à un juriste, que la souveraineté canadienne, tant dans l'Arctique que dans les autres domaines, est fermement établie et reconnue par la collectivité internationale. Les quelques questions qui demeurent contestées sont traitées de la façon usuelle dans le cadre de négociations bilatérales ou internationales.

Si je peux parler sans détour, il n'y a aucune difficulté à définir le territoire sur lequel le Canada exerce sa souveraineté et cette souveraineté n'est pas, dans l'immédiat, mise en question, à l'exception des deux dossiers d'importance secondaire mentionnés par M. April, dossiers qui sont d'ailleurs bien en main.

La pêche illégale et l'admission au pays de stupéfiants en contrebande sont des infractions à nos lois nationales plutôt que des mises en cause de notre souveraineté et, naturellement, ceci doit être contré par des forces policières fortes et efficaces. Si je vous donne l'impression de présenter des lapalissades, c'est tout simplement pour mieux centrer ce qui me semble être le vrai problème, à savoir dans quelle mesure le Canada devrait-il être prêt à réagir à toute menace potentielle, future, mettant notre souveraineté en cause.

Pour conserver le respect de la souveraineté par la collectivité internationale, et pour obtenir les décisions les plus favorables dans les causes présentées devant les tribunaux internationaux en cas de contestation, il me semble qu'il est nécessaire de pouvoir appuyer les revendications à la souveraineté. Il n'est guère facile, pour le gouvernement, de définir ce qui est nécessaire à cet effet car ceci exige des jugements sûrs dans un domaine où les coûts pourraient presque devenir illimités. Mais certainement il est possible d'analyser la situation. Sans vouloir préjuger les résultats d'une telle analyse ou même limiter de quelque façon les facteurs à examiner, je pense que ceux qui effectueraient cette tâche pourraient tenir compte de quelques principes qui méritent réflexion.

Pour pouvoir réagir à une contestation, il faut tout d'abord qu'il y en ait une. La connaissance de ce qui se passe sur son propre territoire est la condition *sine qua non* de l'affirmation de souveraineté, et la surveillance de ce territoire devient donc très tôt une priorité. Étant donné que la surveillance coûte très cher, il faudra prendre des décisions difficiles l'importance relative des différents outils disponibles: radars, satellites, capteurs sous-marins, aéronefs et navires.

Le deuxième principe concerne la présence. Elle est une déclaration d'intention de souveraineté. Rien ne remplace le fait d'être sur place et, plus important encore,

[Text]

surveillance sensors are more effective than others in the assertion of sovereignty, and in the remote areas of the Arctic the role of those who live there should not be underestimated.

The third rung in this ladder is the political will to react quickly and strongly to any challenge to our sovereignty, firstly through diplomatic means, and then, if necessary and appropriate, with the use of force.

Surveillance and presence can be effectively exercised by Canadian forces, but not necessarily exclusively. The use of force, however, absolutely requires armed forces. But because challenges to our sovereignty have not been made since Confederation, and are not foreseeable in the near future, structuring or quantifying armed forces based solely on the requirements of sovereignty is both difficult and irresponsible, difficult because of trying to determine how much and of what is enough, and irresponsible because there are other broader considerations which impact on the size and shape of the Armed Forces. These have been so ably covered by General Theriault, Roger Hill and others, that I do not intend to go over the ground again.

Suffice to say that if Canada's Armed Forces are properly structured and equipped for the right reasons, they will first and foremost be a professional military force, and the ability to use force in response to a direct challenge to our sovereignty will automatically have been adequately addressed. Such forces will also have the capability to provide the surveillance and presence necessary to the assertion of sovereignty and be available to assist in the enforcement of Canadian law as is the case today.

Gentlemen, before I finish I would like to make one point of detail, although not strictly related to the sovereignty issue. I think it is important for our government to have a firm policy on the use of force in requiring obedience to our laws in the maritime environment. This policy should be firm, unequivocal and widely disseminated. One of your distinguished members, Admiral Mifflin, has outlined the rules of engagement as they were when he was in Maritime Command. These rules, containing as they do, a gradual escalation of force, are intended to achieve the aim of making an arrest at the lowest level of force. In the extreme, these rules allow for the crippling of a vessel caught in *flagrante delicto* if it is necessary to enforce compliance.

Once a decision has been made to confront an intruder these rules must not be compromised by vacillation, otherwise the threat to use force, including the famous shot across the bow, quickly becomes bankrupt, which brings me to wonder about the utility of machine guns in

[Translation]

d'être vu comme étant là. Dans l'affirmation de souveraineté, certains capteurs de surveillance sont plus efficaces que d'autres et, dans les régions isolées de l'Arctique, le rôle de ceux qui y vivent ne devrait pas être sous-estimé.

À un troisième niveau, nous trouvons la volonté politique de réagir rapidement et énergiquement à toute contestation de souveraineté, en ayant tout d'abord recours aux voies diplomatiques et ensuite, si nécessaire et approprié, à la force.

Les Forces canadiennes peuvent assurer efficacement les tâches de surveillance et de présence mais ne sont pas nécessairement les seules à pouvoir le faire. Par contre, le recours à la force exige, sans aucun doute, des forces armées. Étant donné cependant que notre souveraineté n'a jamais été mise en cause depuis la Confédération, et on ne saurait prévoir une telle chose dans le proche avenir, il serait à la fois difficile et peu sérieux de prévoir une structure ou des effectifs pour les Forces armées qui tiendraient uniquement compte de la souveraineté; ceci serait difficile car il faudrait établir combien est nécessaire et combien est suffisant, et peu sérieux car il y a des considérations plus vastes qui ont des conséquences sur les effectifs des Forces armées et leur organisation. Le Général Thériault, M. Roger Hill et d'autres ont déjà traité de ces aspects et je n'ai pas l'intention d'y revenir.

Je me contenterai de dire que si les Forces armées du Canada sont correctement structurées et bien équipées pour les bonnes raisons, elles seront tout d'abord et avant tout une force militaire professionnelle et ceci donne une réponse adéquate à la question de pouvoir recourir à la force pour réagir à une attaque directe à notre souveraineté. Les Forces armées auront aussi la possibilité d'assurer la surveillance et la présence nécessaires pour affirmer la souveraineté et elles seront également disponibles pour aider à l'application des lois canadiennes comme c'est le cas aujourd'hui.

Avant de conclure, messieurs, je voudrais soulever une question de détail bien qu'elle ne soit pas directement liée à la souveraineté. J'estime qu'il est important que notre gouvernement établisse une politique ferme quant à l'utilisation de la force pour obtenir le respect de nos lois dans le domaine maritime. Cette politique doit être ferme, sans équivoque et largement connue. L'un des distingués membres de votre groupe, l'Amiral Mifflin, a résumé les règles concernant l'ouverture du feu quand il était au commandement maritime. Ces règles prévoient une escalade graduelle de la force mise en jeu et sont établies pour que l'arrestation se fasse avec le déploiement minimum de force. Dans les situations extrêmes, ces règles permettent de désarmer un navire pris en flagrant délit si ceci est nécessaire pour obtenir le respect de la loi.

Une fois la décision prise de confronter l'intrus, ces règles ne doivent pas être affaiblies par des hésitations sans quoi la menace du recours à la force, y compris le fameux coup de semonce, perd rapidement toute valeur et ceci m'amène à me demander quelle est l'utilité des

[Texte]

fisheries vessels. Machine guns were originally devised to overcome the advantages of cavalry in the First World War, and having made the cavalry obsolete they began to be used on people, where they have been proven to be highly effective. It seems to me that an anti-people weapon is rather dangerous to use in a fishing boat confrontation, when, at the most, one wants to put a single, accurate, disabling shot into the hull, with minimum risk to the crew, such as can be done with a naval-type gun.

The Chairman: Thank you, Admiral Falls. I call upon Major-General Leonard Johnson, please.

Major-General Leonard Johnson (Retired) (Chairperson, Project Ploughshares): Mr. Regehr is presenting a brief on behalf of Project Ploughshares.

The Chairman: So there will be one brief between the two of you?

MGen Johnson: Yes.

The Chairman: In which case I recognize Mr. Regehr.

• 1545

Mr. Ernie Regehr (Research Co-ordinator, Project Ploughshares): Thank you very much, Mr. Chairman. It is a pleasure to be with the committee and I appreciate very much the opportunity to participate in its study of Canada's maritime sovereignty.

The focus of the comments I want to make is the role of the Armed Forces in relation to sovereignty and maritime law enforcement. We have also tried to articulate some of the basic principles that we think ought to guide policy-makers as they consider new directions in defence policy, notably within a context of a rapidly and radically changing security environment.

In general our approach, I think it is fair to say, is to counsel caution in designating the Canadian Armed Forces for special sovereignty and law enforcement tasks. In essence sovereignty is the question of jurisdiction. It has to do with the geographic definition of the territory over which Canada has the right and responsibility to legislate, provide services, care for the natural environment, defend, and so on.

While this committee is well aware that there are some challenges to Canadian sovereignty, and while the outcome of these disputes have important implications, it is obvious that they are not amenable to military resolution. More significant perhaps is the challenge to the Northwest Passage; that is, the U.S. refusal to recognize the Northwest Passage as an internal Canadian body of water. Important as this may be, however, this dispute does not in any practical way impair Canada's regulation of the Northwest Passage. It is recognized even

[Traduction]

mitrailleuses montées sur les bateaux de surveillance des pêches. Les mitrailleuses furent inventées pour détruire l'avantage possédé par la cavalerie dans la Première Guerre mondiale et ensuite, après avoir rendu la cavalerie désuète, on les a utilisées pour mitrailler la troupe, et celles se sont révélées très efficaces dans cet emploi. Il me semble assez dangereux d'utiliser une arme anti-personnelle quand on confronte un bateau de pêche alors que, tout au plus, on veut placer un seul coup dans la coque pour arrêter le bateau tout en posant le risque minimum pour son équipage, et c'est le résultat qu'on obtient avec un canon de marine.

Le président: Merci Amiral Falls. Je vais maintenant demander au Major général Leonard Johnson de prendre la parole.

Le major général Leonard Johnson (à la retraite) (président, Project Ploughshares): C'est M. Regehr qui présentera le mémoire au nom de *Project Ploughshares*.

Le président: Il n'y a donc qu'un seul mémoire pour vous deux?

Le major général Johnson: Oui.

Le président: Dans ce cas, je donne la parole à M. Regehr.

M. Ernie Regehr (coordonnateur de la recherche, Project Ploughshares): Merci beaucoup, monsieur le président. C'est un plaisir de comparaître devant le Comité et je vous remercie de me permettre de participer à cette étude sur la souveraineté maritime du Canada.

Mes observations porteront principalement sur le rôle des Forces armées à l'égard de la souveraineté et de l'application du droit maritime. Nous avons également essayé de définir certains principes fondamentaux qui devraient guider les décideurs lorsqu'ils envisagent une nouvelle orientation de notre politique de défense, surtout dans le contexte de l'évolution rapide et radicale qui se produit dans le domaine de la sécurité.

En général, nous recommandons la prudence avant de confier aux Forces armées canadiennes des tâches précises en matière d'application de la loi et de respect de la souveraineté. La souveraineté est fondamentalement une question de compétence. Elle est liée à la définition géographique du territoire sur lequel le Canada a le droit et le devoir de légiférer, d'offrir des services, de protéger l'environnement naturel, de se défendre et ainsi de suite.

Même si le Comité sait très bien que, à l'occasion, la souveraineté canadienne est contestée, et même si l'issue de ces litiges a des répercussions importantes, il est évident qu'on ne pourra pas les résoudre par l'intervention militaire. Le litige du passage du Nord-Ouest est sans doute le plus important; en effet, les États-Unis refusent de reconnaître le passage du Nord-Ouest comme des eaux intérieures canadiennes. Malgré l'importance de cette question, toutefois, ce litige n'empiète d'aucune façon pratique sur les pouvoirs de

[Text]

by the Americans as part of Canada's territorial waters and Canadian law over the passage is not in question and is not challenged.

Furthermore, the legal status of the passage is not affected by either a Canadian military presence or an absence in the Arctic. Much of the public discussion of sovereignty seeks to invest it with a political significance far beyond the jurisdictional question, suggesting concerns that in many ways sound more like questions of national identity or honour.

Typically "sovereignty" is characterized as a possession or a dependent, which we are in danger of losing if we do not protect it or will atrophy if we do not exercise it regularly. The assumption is that unless sovereignty is attended to in some overt way, it will erode. This in turn produces lots of political controversy because it is hard to agree on just how much exercise it needs. Some, as the debate over the nuclear submarines demonstrated, think it needs a lot more than it is getting. Indeed, it has become the conventional wisdom that sovereignty in the Arctic requires an almost heroic ability to single-handedly meet every situation and emergency that might arise. As one arctic expert put it:

Someday, somewhere, in the far reaches of the Arctic, an emergency will arise that will call for a swift and effective response. If such a situation involves the United States in arctic waters we claim as our own and if Canada is unable to cope with it, for whatever reason, Canadian arctic sovereignty will be revealed to all for what it is—spurious.

In fact, dependence on foreign assistance in emergencies or even on an ongoing basis in no way undermines sovereignty. Independence or self-sufficiency may be put in doubt, but that is not the same as sovereignty.

Sovereignty is also frequently assumed to rely especially on military presence and control. To carry out national responsibility within one's territory, it obviously requires elements of control. But there are two important qualifications: one is that control and authority measures should be related exclusively to law enforcement or security needs and not to an abstract idea about the exercise of sovereignty; and the second is that such control does not need to be and in fact usually is not military.

Thus, for example, if the Northwest Passage is to be increasingly used for shipping, the requirements for regulation and thus surveillance and control obviously increase. But in the case of the islands to the north of the passage, which are not used in this way, there is no such need. Canada has no effective surveillance capability over

[Translation]

réglementation du Canada à l'égard du passage du Nord-Ouest. Cette région est reconnue, même par les Américains, comme faisant partie des eaux territoriales canadiennes assujettie à la législation canadienne.

En outre, la présence de forces militaires canadiennes dans l'Arctique, ou leur absence, n'influe nullement sur le statut juridique du passage. Bien souvent, le débat public sur la souveraineté essaie de donner à cette question une portée politique qui va au-delà de la question de compétence, en soulevant des problèmes qui, à bien des égards, rappellent davantage des questions d'identité nationale ou d'honneur.

En général, la «souveraineté» est caractérisée comme un bien ou un droit que nous risquons de perdre si nous ne le protégeons pas ou qui s'amenuisera si nous ne l'exerçons pas régulièrement. On part du principe que si l'on ne s'occupe pas ouvertement de la souveraineté, celle-ci risque de disparaître progressivement. Cela soulève bon nombre de controverses politiques car il est difficile de s'entendre sur les initiatives qu'il convient de prendre pour affirmer cette souveraineté. Pour certains, comme l'a prouvé le débat sur les sous-marins à propulsion nucléaire, il faut accorder à cette question beaucoup plus d'attention que nous ne le faisons. En fait, on s'entend à dire que la souveraineté dans l'Arctique exige une aptitude quasiment héroïque pour s'attaquer seule à tous les problèmes et situations d'urgence susceptibles de se poser. Comme l'a déclaré un spécialiste de l'Arctique:

Un jour, quelque part dans les contrées lointaines de l'Arctique, une situation d'urgence exigera une réaction rapide et efficace. Si ce problème met les États-Unis en cause dans les eaux de l'Arctique que nous revendiquons et si le Canada est incapable d'y faire face, pour quelques raisons que ce soit, la souveraineté du Canada dans l'Arctique apparaîtra aux yeux de tous pour ce qu'elle est vraiment: illusoire.

En fait, la dépendance à l'égard de l'aide de pays étrangers en cas d'urgence ou même de façon régulière ne sape nullement la souveraineté. L'indépendance ou l'autonomie peut être remise en question, mais ce n'est pas la même chose que la souveraineté.

On suppose souvent que la souveraineté exige une présence et un contrôle militaires. Pour exercer sa responsabilité nationale sur son territoire, il faut manifestement disposer de certains moyens de contrôle. Toutefois, il y a deux réserves importantes à cela: d'une part, les mesures de contrôle et d'autorité doivent être liées exclusivement à l'application de la loi ou aux besoins en matière de sécurité et non à une notion abstraite au sujet du maintien de la souveraineté; en second lieu, ce contrôle n'a pas besoin d'être exercé par des forces militaires, et en général ce n'est pas le cas.

Ainsi, par exemple, si le passage du Nord-Ouest est de plus en plus utilisé pour la navigation, les critères en matière de réglementation et de surveillance et de contrôle augmentent manifestement. Mais dans le cas des îles situées au nord du passage, qui ne sont généralement pas utilisées pour la navigation, cette réglementation est

[Texte]

the islands of the archipelago and no intention of acquiring it. Yet there is absolutely no doubt about Canadian sovereignty over those islands.

When control is required perhaps, for example, policing marine traffic in the passage, it is civilian control measures that are required. If the need for control stems from a military threat, then of course an appropriate military response is to be expected. Put another way, if someone is trying to invade there is a military problem and a responsibility to respond appropriately, but in the absence of a military threat there is no need to demonstrate an ability to defeat hypothetical enemies for the sake of sovereignty.

• 1550

As a sovereign state Canada clearly has a responsibility to uphold the law within Canadian territory, including laws related to fishing regulations, immigration, drugs and so on.

In Canada law enforcement is a civil responsibility. Canada is not under martial law. We are under a system of civilian law enforced by civilian authorities. There should be no assumption that if military security requirements are deemed to be diminishing, the military should therefore become extensively involved in civilian law enforcement.

The issue of the application and enforcement of Canadian law in Canada's territorial waters is unnecessarily confused by attaching the sovereignty question to it. When Canadian laws are violated, it is not a challenge to sovereignty, rather it is a challenge to law and order within Canada.

It is no different from the question of whether the city of Toronto, for example, has adequate programs of law enforcement and community education and so on to deal with the problems of urban crime and drug use and so forth. If the resources are inadequate and the authorities find it impossible to control escalating crime that does not raise a sovereignty question, it raises a question about the administration of justice.

The same is true at sea. If people are fishing in violation of Canadian law, if drugs are being transported contrary to Canadian law, if toxic wastes are being dumped illegally that is not a question of threatened or fragile sovereignty. That is a question of the administration of justice in Canada.

A reading of the earlier testimony to this committee leaves one with the impression that representatives of the Department of National Defence, as well as other representatives of government, are anxious to clarify and maintain the distinction between military and civilian functions.

We heartily support this approach. The response of DND spokespersons can only be described as cautious

[Traduction]

inutile. Le Canada n'a aucune capacité efficace de surveillance sur les îles de l'archipel et il n'a nullement l'intention de s'en doter. Pourtant, la souveraineté canadienne dans ces îles est indéniable.

Si des mesures de contrôle s'imposent, par exemple pour réglementer le trafic maritime dans le passage, il faut intervenir au plan civil. Si des mesures de contrôle sont nécessaires en raison d'une menace militaire, une intervention militaire s'imposera pour y répondre. Autrement dit, si quelqu'un cherche à envahir notre territoire, il s'agit d'un problème militaire auquel nous serons tenus de réagir par les moyens qui s'imposent, mais en l'absence de menace militaire, il est inutile de prouver que nous sommes en mesure de repousser un ennemi hypothétique au nom de la souveraineté.

En tant qu'État souverain, le Canada est manifestement responsable de faire respecter la loi sur le territoire canadien, y compris les lois portant sur la réglementation de la pêche, l'immigration, le trafic de la drogue et ainsi de suite.

Au Canada, l'application de la loi est une responsabilité civile. Aucune loi martiale n'est en vigueur dans notre pays. Nous fonctionnons selon un régime de droit civil appliqué par des autorités civiles. Il ne faut pas supposer que nos forces militaires devraient s'occuper de plus en plus de l'application des lois civiles parce que les besoins en matière de sécurité militaire diminuent.

En faisant intervenir la question de la souveraineté, on complique inutilement la question de l'application des lois canadiennes dans les eaux territoriales du Canada. Lorsqu'il y a infraction aux lois canadiennes, ce n'est pas une menace pour notre souveraineté, mais plutôt un défi à l'ordre public dans notre pays.

C'est un peu comme si l'on se demandait si la ville de Toronto, par exemple, dispose de programmes suffisants d'application de la loi et d'éducation communautaire et autres pour faire face aux problèmes de la criminalité, de la toxicomanie et ainsi de suite. Si les ressources sont insuffisantes et si les autorités ne parviennent pas à enrayer la criminalité croissante, ce n'est pas une question de souveraineté, mais plutôt d'administration de la justice.

Il en va de même dans les océans. Si des pêcheurs enfreignent les lois canadiennes, si des trafiquants de drogues contreviennent à nos lois, si l'on déverse illégalement des déchets toxiques, notre souveraineté n'est ni menacée ni remise en question. C'est une question qui relève de l'administration de la justice au Canada.

Après avoir lu les témoignages reçus par votre Comité, on est porté à croire que les représentants du ministère de la Défense nationale ainsi que d'autres ministères fédéraux, sont impatients d'expliquer et de préserver la distinction entre les fonctions militaires et civiles.

Nous souscrivons sans réserve à cette démarche. Les porte-parole du MDN répondent avec prudence lorsqu'on

[Text]

when asked whether there are areas that are not strictly military but that could well fit within the kinds of responsibilities the military might have in a sustained period of peace.

The Minister of National Defence, Mr. McKnight, appeared to enunciate an important principle, namely that the Armed Forces be confined to and equipped for carrying out their primary responsibility, which is military defence, but military forces not be maintained for primarily civilian missions. The context was in the decision to phase out the tracker aircraft.

Mr. McKnight defended that decision on grounds that they were not fulfilling a primarily military function. On the other hand, as he put it, the Auroras would of course be retained, because theirs is a military mission.

There is of course an acknowledged role of military assistance to the civil authority. That happens in some situations that are defined as emergencies, for example, the War Measures Act declaration in the early 1970s, and in other instances when civilian resources, because of unusual circumstances, are temporarily not adequate to the task, for example, security assistance at the Montreal Olympics. An example of ongoing assistance is of course the arrangement between National Defence and Fisheries and Oceans.

Canadian law enforcement is not a military matter. It is a civilian matter, and if civilian authorities have insufficient resources to carry out their job, they ought to be given those resources. We should not transfer civilian policing responsibilities to the military.

Clearly the international security environment is changing, and defence policy will have to change with it. But, in planning that change, we ought to take special care not to expand the military into civilian roles. Thank you.

The Chairman: Thank you very much to each of our witnesses. It is clear and obvious that you are saying that if there is an encroachment on Canada's ocean resources or if someone is polluting in our Canadian waters, you see that as a breach of Canadian law and not a threat against Canadian sovereignty.

• 1555

But I want to ask you a question as to degree. Suppose that a vast number of nations—hypothetically, the Spanish and the Portuguese and the British and the Soviets—put large numbers of fishing fleets out in our ocean waters. Does that not at some point become a question of sovereignty? Do you always see that only as a question of Canada's law and never as a question of sovereignty? The

[Translation]

leur demande s'il existe des secteurs qui ne relèvent pas strictement des autorités militaires mais qui pourraient être intégrés dans les attributions de l'armée en période de paix prolongée.

Lorsqu'il a comparu, le ministre de la Défense nationale, M. McKnight, a énoncé un principe important selon lequel les forces armées doivent se limiter à l'exercice de leur responsabilité première, la défense militaire, et être équipées en conséquence, mais ne pas être utilisées pour des missions essentiellement civiles. Il a fait cette observation lorsqu'il parlait de la décision de retirer progressivement les avions de reconnaissance.

M. McKnight a justifié cette décision en disant que ces appareils ne jouaient pas un rôle essentiellement militaire. D'autre part, comme il l'a dit, les appareils Auroras devaient rester en service puisqu'ils ont une mission militaire.

Bien entendu, les forces militaires viennent à l'occasion en aide aux autorités civiles. C'est des situations d'urgence, par exemple lorsqu'on a déclaré la Loi sur les mesures de guerre au début des années 1970, et dans d'autres cas où les ressources civiles, en raison de circonstances exceptionnelles, sont momentanément insuffisantes pour mener à bien leur mission, par exemple pour assurer la sécurité aux jeux Olympiques de Montréal. L'entente entre le ministère de la Défense nationale et le ministère des Pêches et des Océans est un exemple de mise à contribution courante.

L'application de la loi canadienne n'est pas une responsabilité militaire. Elle relève des autorités civiles et si ces dernières n'ont pas les ressources suffisantes pour exercer leurs tâches, il faut les leur donner. Nous ne devrions pas transférer aux autorités militaires les attributions des autorités civiles chargées de faire respecter la loi.

Le contexte international évolue en ce qui a trait à la sécurité et la politique de défense devra suivre cette évolution. Toutefois, en planifiant ces changements, il faut veiller à ce que les autorités militaires n'empiètent sur le secteur qui relève des autorités civiles. Je vous remercie.

Le président: Je remercie nos témoins. La teneur de vos observations est très claire: si l'on puise les ressources maritimes du Canada ou si l'on pollue les eaux canadiennes, il s'agit d'une infraction à la loi canadienne et non d'une menace pour notre souveraineté.

Toutefois, je voudrais savoir quelque chose. Supposons qu'un grand nombre de pays—par exemple l'Espagne, le Portugal, la Grande-Bretagne et l'Union soviétique—envoient d'importantes flottes de pêche dans nos eaux. Est-ce que cela ne pose à aucun moment un problème de souveraineté? Selon vous, s'agit-il toujours d'une infraction aux lois canadiennes et jamais d'une menace

[Texte]

same with pollution: is there not some point at which that becomes a sovereignty question?

Mr. Regehr: I will be happy to take an initial crack at it. It seems to me that this question is highly hypothetical, which does not mean that one has to avoid it, but. . . On the prospect of large numbers of foreign fishermen fishing in Canadian territorial waters, which I understand to be the waters within the 12-mile limit, which would be something different from fishing within the Canadian economic zone, if they are fishing within the Canadian economic zone in large, unrestricted numbers in violation of international agreement then it seems to me that you have a lot more than Canadian sovereignty that is the problem here. You have an international agreement on the law of the sea and the use of the resources that is being ignored by a large number of states.

So it is not a single Canadian problem. If they are operating precisely within Canadian territory—that is to say within 12 miles—then I think one would have to cede the point. If they were operating in large numbers in violation of Canadian law and no civilian authority had the capacity to deal with it, then that kind of violation would be a sovereignty problem, but that strikes me as highly hypothetical.

Mr. Blackburn (Brant): When this committee was struck and when this Parliament was elected, we were still in the Cold War. Now we are out of the Cold War. This is post-Cold War, and obviously our views are changing. Our attitudes are changing almost by the day in response to events that have been happening in the Soviet Union and in eastern Europe. Indeed, our Prime Minister this week said on television that the Cold War was over.

So when this committee meets to try to find out what impact this is going to have on maritime command, what impact it is going to have on what we perceive to be Canadian sovereignty and sovereignty-related problems, it is pretty difficult at this point to nail it down. For example, last week we had Professor Franklin Griffiths, who I thought introduced a rather interesting concept about sovereignty. He said—and I think I can paraphrase him accurately—that for far too long we have looked upon sovereignty as an exclusionary kind of thing—like, this is my turf, you stay off—whereas if you looked at the Arctic, for example, and said, make it more inclusionary, this is our territory but we can all use it provided we set in print certain rules and regulations and we police it. . . But it should be more inclusionary rather than exclusionary.

The exclusionary thing, of course, was a natural by-product of the Cold War. Now that this is gone, and

[Traduction]

pour notre souveraineté? Il en va de même pour la pollution: cela ne devient-il pas à un moment donné une question de souveraineté?

M. Regehr: Je serais heureux de répondre en premier à cette question. À mon avis, elle est fortement hypothétique, ce qui ne signifie pas qu'il faille éviter d'y répondre, mais. . . prenons l'exemple d'un grand nombre de pêcheurs étrangers qui pêcheraient dans les eaux territoriales canadiennes, c'est-à-dire celles situées dans la limite des 12 milles, sauf erreur, ce qui est différent de la zone économique du Canada, auquel cas si un grand nombre de flottes de pêche étrangère pêchaient dans notre zone économique, cela irait à l'encontre des accords internationaux; dans ce cas, le problème ne se limiterait pas à celui de la souveraineté canadienne. Il existe une Convention internationale sur le droit de la mer et sur l'utilisation des ressources auxquelles un grand nombre d'États passeraient outre.

Ce problème n'est donc pas limité au Canada. Si ces pêcheurs mènent leurs activités sur le territoire canadien—c'est-à-dire dans la zone des 12 milles—c'est une chose. S'ils sont nombreux à enfreindre la loi canadienne et qu'aucune autorité civile n'a les moyens d'y faire face, ce genre d'infraction mettrait en cause notre souveraineté, mais cette situation est très hypothétique.

M. Blackburn (Brant): Lorsque le Comité a été constitué et au début de la présente législature, nous étions toujours au milieu de la guerre froide. Celle-ci est désormais terminée. Nous sommes entrés dans l'ère postérieure à la guerre froide et nos opinions évoluent manifestement. Nos attitudes évoluent d'un jour à l'autre en fonction des événements qui se sont déroulés en Union soviétique et en Europe de l'Est. En fait, notre premier ministre a déclaré cette semaine à la télévision que la guerre froide était terminée.

Ainsi, lorsque le Comité siège en vue de déterminer l'incidence que cette évolution aura sur le commandement maritime, sur ce que nous considérons comme la souveraineté canadienne et sur les problèmes liés à celle-ci, il nous est très difficile de mettre le doigt sur le véritable problème. Par exemple, la semaine dernière nous avons entendu le témoignage du professeur Franklin Griffiths qui a proposé une définition assez intéressante de la souveraineté. Il a déclaré—et je pense pouvoir le paraphraser de façon assez précise—que pendant trop longtemps, nous avons considéré la souveraineté comme quelque chose d'exclusif. Par exemple: ne venez-pas piétiner mes plate-bandes. Dans l'Arctique, toutefois, on pourrait dire que c'est un territoire qui nous appartient mais que tout le monde peut utiliser à condition que nous énoncions certains règlements et que nous les fassions respecter. . . mais nous devrions adopter une attitude d'ouverture plutôt que d'exclusion.

L'exclusion, bien entendu, était un sous-produit naturel de la guerre froide. Puisque celle-ci est terminée

[Text]

looking ahead, it is rather difficult to adapt our thinking to the changing reality.

What do you think of sovereignty in that sense, that it is something to be shared in a civilized, reasonable way according to the rules and regulations laid down in, let us say, some circumpolar conference that may be held in the not-too-distant future where we agree on shipping, on toxic waste dumping, on environmental protection, on drug interdiction—all the civilian but very serious threats that a country like Canada would have, if those rules were not there or if the rules were broken? I put the question to all three witnesses.

• 1600

Adm Falls: Mr. Chairman, I will take an initial crack at that, perhaps just because it is my turn.

I would like to say first of all that Ernie Regehr and I have not been in cahoots. I thought our presentations were somewhat similar—almost identical in fact—but from quite different sources.

With respect to your comment Mr. Blackburn, I would suggest that I have held these views for a long, long time. Indeed I share Franklin Griffiths's ideas, which is not surprising since we are both in the same organization.

The reason I think it is necessary to separate the issue of sovereignty from the use of force, or at least to get the right idea of sovereignty, which I think was ably described by Franklin Griffiths—although I have not seen it this time, I have heard him on other occasions—is the need for the people of Canada not to feel paranoid about sovereignty. If there is no issue and if there is no challenge, then it is easier for people to stand up and feel proud to be Canadians. In my view, they should not feel that violations of our fishing laws are a challenge to our sovereignty. I think it diminishes us if we get to feel that way.

In the same sense, I do not think it is any violation of our sovereignty if someone trucks across our border with the U.S. with some illegal waste and dumps it in our sovereign territory. It is not a question of sovereignty. It is a question of breaking our laws and it requires law enforcement, be it on land or in the maritime environment or indeed in the air.

Having said something about the air, I would like to just perhaps point out that in Ernie's comment about the high Arctic and the arctic islands, there are things we should be doing, I think, in terms of surveillance of the high Arctic. There are overflights—quite peaceful ones—that have taken place between Europe and Asia across our

[Translation]

et que nous sommes tournés vers l'avenir, il est difficile d'adapter notre façon de penser aux nouvelles réalités.

Que pensez-vous de la souveraineté dans ce sens, à savoir que c'est une chose que nous devons partager de façon civilisée et acceptable, en fonction de règles et règlements énoncés lors d'une conférence circumpolaire, disons, qui pourrait être organisée dans un proche avenir; lors de cette conférence, nous pourrions nous entendre sur les questions de navigation, de déversements de déchets toxiques, de protection de l'environnement, d'interdiction du trafic des drogues—autant de questions qui relèvent des autorités civiles mais qui n'en constitueraient pas moins une grave menace pour un pays comme le Canada, si ces règles n'existaient pas ou si elles étaient violées. Je pose la question aux trois témoins.

L'amiral Falls: Monsieur le président, je vais essayer de répondre en premier à cette question, ne serait-ce que parce que c'est mon tour.

Je voudrais dire tout d'abord que Ernie Regehr et moi-même n'étions pas de mêche. Nos exposés étaient assez semblables—en fait pratiquement identiques—mais ils provenaient de sources différentes.

Pour répondre à votre remarque, monsieur Blackburn, je dirais que ses opinions sont les nôtres depuis très longtemps. En fait, je partage les idées de Franklin Griffiths, ce qui n'a rien de surprenant puisque nous appartenons au même organisme.

S'il est nécessaire, à mon avis, de faire la distinction entre la question de la souveraineté et le recours à la force, ou du moins de bien préciser la notion de souveraineté, comme l'a fait de façon très compétente Franklin Griffiths—même si je n'ai pas lu sa déclaration cette fois-ci, je l'ai entendu parler en d'autres occasions—c'est parce qu'il faut éviter que les Canadiens soient obnubilés par la souveraineté. S'il n'y a pas de problème et pas de menace, il est plus facile aux Canadiens de déclarer haut et fort qu'ils sont fiers d'être canadiens. À mon avis, ils ne devraient pas avoir l'impression que les infractions à nos lois sur les pêches remet en question notre souveraineté. Cela nous rabaisse de penser de cette façon.

Dans le même ordre d'idée, je ne pense pas qu'il y ait violation de notre souveraineté lorsqu'un camion entre au Canada en provenance des États-Unis et déverse des déchets illégaux sur notre territoire souverain. Ce n'est pas une question de souveraineté. Cet acte constitue une infraction à nos lois et exige des sanctions à ce titre, et cela vaut pour ce qui se passe sur terre, et dans le secteur maritime ou aérien.

Puisque je parle du secteur aérien, je voudrais revenir à ce qu'a dit Ernie au sujet du haut Arctique et des îles de l'Arctique, car j'estime que nous devrions prendre des mesures de surveillance dans cette région. Nos îles de l'Arctique ont été survolées par des appareils chargés d'uranium irradié qui se rendaient de l'Europe à l'Asie,

[Texte]

arctic islands with spent uranium. It would cause a problem if there were an accident. I am not trying to raise an alarm here because the chances of an accident are minuscule, almost zero.

Nevertheless I think we should know about it. I think these are areas where there is in fact an impact between what the military can appropriately do and what the civilian authority can do. We surely do not want to duplicate the ability to control our territory. If it can be done with other aspects that are in place by the military for military reasons, then surely this is a bonus for Canadians in the sense of not having to spend money twice. I think the NOAC gave a very good presentation on this to you gentlemen on the ability to economize. Thank you, Mr. Chairman.

MGen Johnson: I would just like to add a thing or two here, particularly with regard to what Admiral Falls said in his brief and since. Having served in the same organization that he did for so many years with such distinction, I have been implementing some of those things ever since about 1951 when I first flew into the Arctic and landed on the ice before the DEW line was built. At that time, my brother was maintaining sovereignty over a part of Canada with a dog team with the Royal Canadian Mounted Police.

I do not recall that in those days there was very much concern about sovereignty. Sovereignty was certainly shared, as Mr. Blackburn has mentioned. It was shared primarily with the United States Air Force, which operated out of Thule and which did at one time practically all the resupply of the joint arctic weather stations on Canadian territory and on whom we were totally dependent for logistic support, for fuel and everything else, out of their base at Thule.

After the DEW Line was built... and at this time, in the great depth of the Cold War, the only threat to sovereignty any of us ever saw up there was the United States. No one was concerned about it in those days. Until about 1958 we did not even have Canadian commanders in the DEW Line main sites, and the Canadian flag did not fly up there. Canadians who wanted to visit those sites had to get permission from the United States and so on. We have come a long way from that. But we have never been too worried about sharing sovereignty if it was in our beneficial interest.

It is my feeling that the military threats in the Arctic are, and will remain, minimal; that we can deal with them if we have some military capacity, and some considerable military capacity, in the country; and that absolutely the best way of knowing what is going on up there is to

[Traduction]

même si ces vols étaient effectués à des fins pacifiques. Un accident pourrait poser de grands problèmes. Je ne veux pas être alarmiste car les risques d'accident sont infimes, voire nuls.

Néanmoins, je pense que nous devons en être conscients. Dans tout cela, il y a un rapport entre ce que peuvent faire les autorités militaires d'une part et les autorités civiles de l'autre. Il faut éviter le chevauchement des moyens de contrôle de notre territoire. Si nous pouvons intervenir grâce aux forces militaires déjà en place, c'est avantageux pour les Canadiens dans la mesure où cela évite une dépense double. Les représentants des Associations des officiers de marine du Canada vous ont fait un excellent exposé sur les possibilités d'économie. Je vous remercie monsieur le président.

Le major général Johnson: Je voudrais faire une ou deux remarques supplémentaires, surtout en ce qui a trait à ce qu'a dit l'amiral Falls dans son mémoire et par la suite. Après avoir servi dans le même organisme que celui où il s'est distingué pendant de nombreuses années, j'ai mis en vigueur certaines de ses propositions depuis 1951, date de mon premier vol dans l'Arctique où j'ai atterri sur la glace avant la construction du réseau d'alerte avancé du Nord. À l'époque, mon frère faisait alors partie de la Gendarmerie royale du Canada et il était chargé avec un attelage de chiens d'assurer notre souveraineté dans une région du Canada.

Pour autant que je m'en souvienne, on ne se préoccupait guère de la souveraineté à l'époque. La souveraineté était partagée, comme l'a signalé M. Blackburn. Nous en partagions la responsabilité principalement avec l'aviation américaine, qui menait ses activités à partir de Thule et qui, à une époque, se chargeait de pratiquement tout le réapprovisionnement des stations météorologiques de l'Arctique appartenant aux deux pays mais situées sur le territoire canadien; nous étions totalement tributaires des appareils américains, dont la base se trouvait à Thule, pour ce qui est du soutien logistique, du carburant et autre.

• 1605

Après la construction du réseau d'alerte avancé, et à notre époque, au plus profond de la guerre froide, la seule menace visible à notre souveraineté venait des États-Unis. Pourtant, personne ne s'en préoccupait à l'époque. Jusqu'en 1958, il n'y avait même pas de commandant canadien aux principaux sites du réseau d'alerte avancé, et le drapeau canadien ne flottait pas dans cette région. Les Canadiens qui voulaient visiter ces bases devaient obtenir l'autorisation des États-Unis. Nous avons fait de gros progrès depuis. Toutefois, nous ne sommes jamais inquiétés de ce partage de notre souveraineté puisque c'était dans notre intérêt.

À mon avis, les menaces militaires dans l'Arctique sont et resteront minimales; nous pouvons y faire face si nous avons une capacité militaire, assez importante, dans notre pays; la meilleure façon de savoir ce qui se passe dans cette région, c'est de l'occuper; c'est l'occupation salutaire. Le

[Text]

occupy it; beneficial occupancy. Certainly a lot more flying has been going on up there and there has been a lot more activity in the last 10 years or so than there ever was in the 1950s, the heyday of the military.

Mr. Blackburn: We know the American record in the southern part of the North American continent in terms of relations with Central America, and while some of them have been good, some of them have not been that good, to put it mildly. I am just wondering whether you share my apprehension that if in fact peace has broken out and American interest will now begin to concentrate in other areas—that is, economic expansion, trade, pursuit of resources, and so on... is it possible the Americans may begin to adopt the same attitude or use the same measures in the extreme northern part of North America as they have addressed in the southern parts of North America as part of the political extension of their thinking and their acting? After all, American foreign policy in Latin America is simply an extension of their own interests. That is basic to U.S. foreign policy, and those interests are primarily, although not exclusively, economic. There is all kinds of evidence to back that up. Do you see the same kind of thing developing in the Arctic, where they already have a well-established presence? It is a military presence primarily, but that could develop into an economic presence and eventually domination, because we are so... when I say "weak" I do not mean necessarily in the military sense. We are weak in our presence in our own Arctic.

Adm Falls: I have thought about this quite often, and I have a great problem in seeing a real threat to Canadian sovereignty from the Americans in the high Arctic. I think if there were good economic reasons for them wanting to be up there—and of course they own part of the Arctic by virtue of the Alaskan glaci—I feel certain they would resolve it through diplomatic channels if issues were involved.

They recognize our sovereignty. Therefore there is no question in my mind that they would invade our territory for economic reasons, if you like, for exploitation of mineral or other resources. If we think we ought to have enough force to be able to prevent them from doing this, it would require a significant force indeed.

• 1610

However, having said that, I think one has to accept that we get more respect for our sovereignty assertion if, as I mentioned in my initial presentation, we have some undefined capability of being able to say enough is enough, and make that small confrontation, even if it cannot amount to a heck of a lot.

MGen Johnson: I do not have a whole lot to add to that except that I am not concerned about the Americans taking any heavy-handed military action against us under any circumstances. They do not have to use force to get what they can acquire with a cheque book, and with

[Translation]

nombre de survols de cette région a augmenté et il y a eu beaucoup plus d'activité au cours des dix dernières années que dans les années 1950, l'âge d'or pour les forces militaires.

M. Blackburn: Nous connaissons le bilan des États-Unis au sud du continent nord-américain, pour ce qui est des relations avec l'Amérique centrale, par exemple, qui dans certains cas ont été bonnes mais dans d'autres moins bonnes, c'est le moins qu'on puisse dire. Je voudrais savoir si vous partagez mes craintes. Si la paix est durable et si les Américains commencent à s'intéresser à d'autres secteurs—par exemple l'expansion économique, le commerce extérieur, l'exploitation des ressources et ainsi de suite—est-il possible qu'ils adoptent la même attitude ou à recourir aux mêmes mesures dans la région située tout au nord du continent, comme ils l'ont fait en Amérique du Sud dans le cadre de leur politique? Après tout, la politique extérieure des États-Unis en Amérique latine n'est qu'une prolongation de leurs propres intérêts. C'est la pierre angulaire de la politique extérieure des États-Unis et ces intérêts sont essentiellement, mais pas exclusivement économiques. Nous en avons de nombreuses preuves. Craignez-vous que la même chose se passe dans l'Arctique, où leur présence est déjà bien établie? Il s'agit principalement d'une présence militaire, mais elle pourrait devenir une présence et même une domination économiques, car nous sommes si—lorsque je dis "faibles", je ne pense pas nécessairement au plan militaire. Nous sommes faibles pour ce qui est de notre présence même dans l'Arctique.

L'amiral Falls: J'ai souvent réfléchi à cette question et j'ai du mal à admettre que les Américains puissent poser une véritable menace à la souveraineté canadienne dans le haut Arctique. Si les États-Unis avaient de sérieuses raisons économiques de s'installer dans cette région—et bien entendu une partie de l'Arctique leur appartient en raison du glacier de l'Alaska—je suis certain qu'ils résoudre- raient le problème par la voie diplomatique, le cas échéant.

Les États-Unis reconnaissent notre souveraineté. Je suis donc convaincu qu'ils ne chercheront pas à envahir notre territoire pour des raisons économiques, si vous voulez, pour exploiter des ressources minérales ou autres. Si nous estimons devoir disposer de forces suffisantes pour les empêcher de le faire, cela exigerait de notre part des moyens considérables.

Cela dit, toutefois, il faut bien admettre que nous réussirons davantage à affirmer notre souveraineté si, comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, nous avons les moyens de mettre le holà, et d'offrir cette résistance, si faible soit-elle.

Le major général Johnson: Je n'ai pas grand chose à ajouter si ce n'est que je n'ai aucune crainte que les Américains lancent une véritable action militaire contre nous quelles que soient les circonstances. Ils n'ont pas besoin de recourir à la force pour obtenir ce qu'ils

[Texte]

investments and so on. I have always found, certainly in institutional relations with them, that they are very generous and great people. Their policy in Latin America is deplorable, but there are historical roots to that that do not prevail up here. In my opinion, they do not look on us in the same way, and they do not have the type of economic interests in Canada that they do down there, i.e., banana plantations.

Mr. Regehr: If I may make just one brief response, I think there are always very real threats to Canadian independence in our relationship with the United States and this is no less so in the Arctic, though I do not think it translates into threats to Canadian sovereignty in the Arctic. An example, I think, that affects Canadian policy with regard to the Arctic is Canada's rather cautious and understated response to the Gorbachev Murmansk speech and the interest in moving towards policies that promote demilitarization or denuclearization of the Arctic.

As Admiral Falls knows, his institute initiated a statement on the Arctic in which I had a very small role or participation, and in which a couple of the recommendations were related to a demilitarized zone in the Arctic, as well as a continuing conference on security in the Arctic, and other measures which were generally in response to the Gorbachev Murmansk initiative.

The Department of External Affairs reacted to those suggestions with quite agitated hostility, the foundation of which was that Canada could take no measures in the Arctic outside the alliance structure. We need not blame the Americans exclusively for that, but I think that demonstrates a measure of a lack of independence and ability to act creatively and independently with regard to our Arctic, which has some of its roots in our relationship—in many ways dependent relationship—with the United States. But again I think that is a question separate from the sovereignty question.

Mr. Blackburn: On Mr. Regehr's final statement on demilitarization of the Arctic—mind you, a lot of this is speculation, I have to admit—if we decided that we wanted a demilitarized Arctic I am very doubtful that at this time or in the near future the Americans would agree to it. That is the kind of sovereignty I am talking about. Maybe "sovereignty" is the wrong word to use. I do not know. I think we would have a very, very tough time convincing our friends in Washington that now is the time to demilitarize the Arctic, not just denuclearize it but demilitarize it.

I do not think we would have the same problem with Norway or Sweden, and possibly the Soviet Union at this point, even though they have an awful lot of hardware up there or capable of going up there. I am not being anti-American when I say this. I think I am facing reality, that

[Traduction]

peuvent tout simplement acheter, grâce à des investissements et autres. J'ai toujours trouvé, dans le cadre de mes relations institutionnelles avec eux, que les Américains étaient un grand peuple très généreux. Leur politique en Amérique latine est lamentable, mais elle a des origines historiques, ce qui n'est pas le cas dans notre pays. À mon avis, les États-Unis ne nous considèrent pas de la même façon et leurs intérêts économiques au Canada ne sont pas les mêmes que dans cette partie du monde, où ils ont par exemple des bananeraies.

M. Regehr: J'aimerais répondre brièvement. L'indépendance du Canada est toujours menacée dans le cadre de nos rapports avec les États-Unis et il en va de même dans l'Arctique, même si cela ne se traduit pas par une mise en cause de la souveraineté canadienne dans cette région. Un exemple qui influe sur la politique canadienne à l'égard de l'Arctique est la réaction prudente et discrète du Canada au discours prononcé par M. Gorbachev à Murmansk et l'intention d'adopter une politique qui favorise la démilitarisation ou le désarmement de l'Arctique.

Comme le sait l'amiral Falls, son institut a produit une déclaration sur l'Arctique, à laquelle j'ai d'ailleurs fait une petite contribution, et dont deux recommandations portaient sur la démilitarisation de l'Arctique, ainsi que sur la tenue d'une conférence permanente sur la sécurité dans l'Arctique, et d'autres mesures qui répondaient en général à l'initiative annoncée par Gorbachev à Murmansk.

Le ministère des Affaires extérieures a réagi à ces propositions de façon assez négative, en prétextant que le Canada ne pouvait prendre aucune initiative dans l'Arctique en dehors de l'Alliance. Nous ne devons pas rejeter tout le blâme sur les Américains, mais cela prouve un certain manque d'indépendance et l'impossibilité pour notre pays de prendre des initiatives nouvelles et indépendantes en ce qui concerne notre Arctique, problème qui découle en partie de nos relations avec les États-Unis, qui sont à bien des égards des relations de dépendance. Là encore, cette question est sans rapport avec celle de la souveraineté.

M. Blackburn: Pour répondre à la dernière remarque de M. Regehr au sujet de la démilitarisation de l'Arctique—même si je reconnais qu'il s'agit là de spéculations—si nous décidions de démilitariser l'Arctique, je doute fort que les Américains souscrivent à cette idée, à l'heure actuelle ou dans le proche avenir. Voilà le genre de souveraineté dont je parle. Ce n'est peut-être pas le bon terme à utiliser. Je pense que nous aurions beaucoup de mal à convaincre nos amis de Washington que le moment est venu de démilitariser l'Arctique, au lieu de simplement en faire une zone sans arme nucléaire.

Je ne pense pas que nous aurions le même problème avec la Norvège ou la Suède, ni même peut-être avec l'Union soviétique, même si ces pays sont lourdement équipés ou en mesure de s'installer dans cette région. Mes propos ne sont pas anti-américains. Je suis réaliste, je

[Text]

they are still in a Cold War mindset, as I think is possibly justified to some extent, too, because they have been in that mindset and have had almost total responsibility for it for the last 40 years. It may take some time before we can disengage our thinking on those terms.

• 1615

MGen Johnson: I think we have given up more sovereignty through the assumption of dependency on the Americans, and through the belief that we must always and forever have them engaged as partners in our north. I believe we can do whatever is subjectively necessary in the world of the present, and certainly the unfolding world of the future, if we manage the threats properly through arms control and disarmament. I do not believe we should abandon the idea about a demilitarized Arctic. We may have a little trouble getting there, but it is not a given that the Americans will oppose it forever either. For one thing, it is an open question how much they depend on our northern territory anyhow.

Given space surveillance and the possible emergence of space-based radar, the changes in the threat picture and all of those things. . . It is a dynamic relationship that has to be developed and explored.

Adm Falls: I have one brief comment, Mr. Chairman. The object was to put out a marker for future achievement. I think a dewatered Arctic, as Major-General Johnson has said, is achievable in the long run, though probably not very soon. Primarily, this is because the Americans are not yet ready for any kind of naval arms control, as they made very clear last week—or was it this week? They rely very heavily on sea power to project power around the world. They feel they cannot let go of that or have it under any sort of control. I hope that ultimately they will change their views, most particularly when it dawns on them, as so many senior Americans themselves have been telling them, that nuclear weapons at sea are more of a problem than they are an asset. At some time they might come around to it.

The Chairman: Having listened to you and others testify, it seems to me that the committee is struggling for a definition and a term which is stronger than simply saying an international force is breaking the law. As Canadians, we tend to think of that more as a misdemeanor rather than a serious threat that occurs when there is an international willingness to disregard another country's resource or anti-pollution legislation. What we are defining, on the other hand, is a sovereignty question which is clearly set into a different framework.

M. Marc Ferland (député de Portneuf): Merci, monsieur le président. J'en profite, moi aussi, pour souhaiter la bienvenue à nos invités. Ils m'aident dans

[Translation]

pense, quand je dis que l'esprit de la guerre froide dure encore, ce qui est peut-être justifié d'une certaine façon, car cette situation et cette attitude existent depuis 40 ans. Il faudra du temps avant de pouvoir échapper à cet état d'esprit.

Le major général Johnson: Je crois que nous avons abandonné une partie de notre souveraineté car nous semblons croire que le Canada dépend des États-Unis et a toujours besoin de la coopération américaine dans les activités que nous entreprenons dans le Grand Nord. Je crois que nous pouvons faire tout ce qui est nécessaire dans la conjoncture actuelle et pour répondre aux besoins de demain si nous mettons en place un système de contrôle des armements et de désarmement. Je crois qu'il faut retenir l'idée d'un Arctique démilitarisé. Il sera peut-être un peu difficile d'atteindre cet objectif, mais il n'est pas certain que les Américains s'y opposent toujours. De toute façon nous ne savons pas combien les Américains dépendent du nord du Canada.

Compte tenu de la surveillance spéciale, de la possibilité de systèmes de radar basés dans l'espace, et d'autres facteurs qui atténuent les menaces auxquelles nous devons faire face. . . La situation est très dynamique et il faut l'examiner attentivement.

L'amiral Falls: Monsieur le président, j'aimerais faire un commentaire très bref. Nous voulions nous fixer un objectif pour l'avenir. Tout comme le major général Johnson, je crois aussi qu'un Arctique démilitarisé serait une possibilité à long terme mais qu'il ne sera probablement pas réalisable dans le proche avenir car les Américains ne sont pas encore prêts à accepter le contrôle des armements navals, comme il l'ont bien précisé la semaine dernière ou peut-être cette semaine. Ils dépendent considérablement de leur puissance navale pour exercer une influence mondiale. Ils ne veulent ni abandonner cette capacité ni la soumettre à un contrôle quelconque. J'espère qu'ils vont finir par changer d'avis, surtout quand ils se rendront compte que les armes nucléaires basées sur les navires constituent un problème plutôt qu'un avantage, comme tant d'Américains influents essaient d'expliquer. J'espère qu'ils vont comprendre cette réalité un jour.

Le président: Ayant écouté vos propos et ceux d'autres témoins, il me semble que le Comité doit chercher une définition qui exprime en termes plus vigoureux l'idée d'une violation de la loi commise par une force internationale. Au Canada, nous avons tendance à considérer les entorses à nos lois nationales relatives à la conservation des ressources ou à la lutte contre la pollution comme des infractions plutôt mineures. Cependant, il s'agit en réalité d'un problème de souveraineté nationale et il faut l'examiner dans un cadre tout à fait différent.

Mr. Marc Ferland (Portneuf): Thank you Mr. Chairman. I would also like to welcome our guests. They have helped me in my research and provided me with a

[Texte]

mes recherches et contribuent à une meilleure compréhension de ce qu'est la souveraineté canadienne. Mais cette souveraineté, comment peut-on l'assumer?

Il y a un élément que l'on semble avoir oublié depuis le début, et qui a trait à la souveraineté. On oublie de se rappeler un peu l'histoire du passé. Amiral, je suis né lorsque vous avez commencé à servir dans les Forces armées canadiennes, en 1942. C'était la deuxième fois que le Canada entrait en guerre contre un pays avec lequel, quelques années plus tôt, il était ami. La preuve est que les Allemands venaient se promener facilement le long du fleuve Saint-Laurent, ce qui leur a permis de produire des cartes navales de notre fleuve et du golfe Saint-Laurent d'une qualité supérieure à celles que notre propre marine possédait à l'époque. Mais nous étions, à l'époque, des sujets britanniques. Quelques années après la guerre, nous sommes devenus des sujets canadiens, des citoyens à 100 p. 100 canadiens avec le pouvoir de décider.

Cependant, on ne s'est jamais, en tant que pays souverain, en tant que citoyens souverains, donné les moyens d'assumer notre souveraineté, en particulier dans l'Arctique. Lorsque l'on dit que la souveraineté canadienne dans l'Arctique n'est pas en péril, je m'interroge sérieusement.

• 1620

Il y a, selon certaines estimations plus ou moins précises, environ 500 sous-marins à propulsion nucléaire aptent à circuler où ils veulent et quand ils veulent dans l'Arctique. Aucun de ces sous-marins n'est surveillé par nous, si ce n'est que l'on peut, bien sûr, installer certaines petites bouées acoustiques pour pouvoir déterminer une présence étrangère, ou tentez, de quelque façon que ce soit, de l'identifier, mais jamais avec certitude. Même si on la détectait nous n'avons pas les moyens de la faire sortir de chez nous.

Exemple: au début de votre intervention vous disiez que l'on a une politique pour assumer notre souveraineté canadienne, politique qui va jusqu'à tirer sur un navire pour l'arrêter, voire lui faire sauter son gouvernail; en tout cas c'est une politique qui consiste à prendre des moyens pour l'éperonner quelque peu, le frôler, voire égratigner sa peinture pour faire en sorte qu'il s'arrête. Mais sous l'Arctique ou sur l'Arctique, on n'a aucun moyen. On n'a présentement aucun brise-glaces qui puisse se rendre en surface faire respecter notre souveraineté, et sous l'eau encore moins.

Je ne sais pas comment l'on peut dire que le Canada est souverain quand il n'a pas les moyens d'assumer sa souveraineté, dans les airs, sur la terre et sous la mer. Parce que la souveraineté d'un pays a trois dimensions. Ce n'est pas seulement la dimension terrestre ou aérienne, mais c'est aussi la dimension sous-marine. C'est également important. Et s'il y a une dimension qui a été ignorée dans ce pays-ci au cours des années, c'est bien la dimension sous-marine. On ne connaît à peu près pas notre fond marin.

[Traduction]

better understanding of what Canadian sovereignty is. However, how can we assume that sovereignty?

I think there is one point regarding sovereignty which we have overlooked. We should remember the lessons of history. Admiral, I was born in the year you began to serve in the Canadian Armed Forces, 1942. That was the second time Canada went to war against a country with which it had been on friendly terms a few years earlier. This can be seen by the fact that German ships were able to sail and travel along the St. Lawrence, thus enabling them to produce maps of the river and the Gulf which were better than the ones our own navy had at the time. However, at that time we were British subjects. A few years after the war we became truly Canadian with our own decision-making power.

However, as a sovereign country, we have never acquired the means to assume our sovereignty, and particularly not in the Arctic. I have serious doubts when I hear that there is no danger to Canadian sovereignty in the Arctic.

According to some estimates, there are approximately 500 nuclear submarines going wherever they wish and whenever they wish in the Arctic. None of those submarines is being monitored by us. We can of course set up radio buoys to determine the presence of a foreign vessel, or we can try to identify it but we can never be sure of doing so accurately. And even if we do detect a foreign vessel, we cannot get it out of Canadian waters.

You said at the beginning of your statement that we have a policy to enable us to assume Canadian sovereignty. Under this policy, we could even fire on a ship in order to stop it, or indeed shoot its rudder off. With this policy, we might ram the vessel, brush against it, or scratch its paint work to ensure that it stops. However, in the case of the Arctic or under the Arctic, we cannot do anything. At the present time we have no icebreaker able to sail on the surface and assert our sovereignty. We have even less under water capability.

I do not understand how it can be claimed that Canada is sovereign when it cannot assume its own sovereignty in the air, on land, or under its waters. A country's sovereignty involves three areas. Sovereignty does not mean only the land or the air, but also the under water dimension of a country. Sovereignty under one's waters is important, and it is something which over the years we have tended to neglect in Canada. We know very little about our sea bed.

[Text]

J'aimerais avoir vos observations sur ce que je viens de dire.

Adm Falls: Certainly, Mr. Chairman. There is just one small matter of correction. I do not think I suggested we were in any way adding to our sovereignty when I said that we did in fact, or could have, rules of engagement for enforcing our laws in fisheries protection. I tried to say that is quite separate from sovereignty, because if somebody breaks our law that is not in fact a challenge to our sovereignty.

Now let us get back to the Arctic, because obviously that is an area that bothers a lot of people. Of course there are 400 or so nuclear submarines that are capable of going under the ice in the Arctic. When the Americans, or any other NATO nation who have the ability to do so, such as the British or the French, wished to go under the ice in the arctic waters, I would hope they would have the courtesy to ask or to inform or to assure that this was part of some sort of legal exercise.

Of course I would not expect the same thing from other nations who have nuclear submarines, most particularly the Soviets. I think you are probably suggesting that we ought to have had nuclear submarines. There is no question that nuclear submarines offer a reasonably good ability to conduct surveillance in the Arctic.

What they do not do is give you a presence, because then nobody knows that they are there unless they advertise that presence. If you recall, I said that I thought presence was rather important to the ability to assert your sovereignty.

The other thing that is the problem with submarines is that they do not have the equivalent of the shot across the bow. In other words, if you do detect a Soviet submarine, or any other submarine. . . Incidentally, submarines do not like to get that close to each other in places like the Arctic where they are sandwiched between an ice layer and a bottom—this is in the straits—and with restrained waters. It is not a very comfortable position for them to be in. In fact, if they do detect another submarine, what are they going to do about it? I do not think in peacetime you would exercise the use of force, because you do not have any intermediate ways. Having respect for our laws usually means using force in an incremental fashion and slowly escalating that use of force. With submarines it is all or nothing.

• 1625

Now, one could argue that we need to have this capability beyond that which is achievable by bottom-mounted sensors, and I accept those arguments, even the ones that talk about nuclear proliferation. I think it is a problem, but if there were overriding reasons—which I am not aware of—to respect Canadian sovereignty by

[Translation]

I would like your observations on those points.

L'amiral Falls: D'accord. Il y a une petite chose que j'aimerais corriger. J'ai dit qu'il serait possible d'élaborer des règles d'engagement pour faire respecter nos lois en matière de conservation des pêches, mais je ne voulais pas dire que nous ajoutions une autre dimension à notre souveraineté. Il s'agit d'un problème tout à fait différent de celui de la souveraineté, car le fait d'enfreindre nos lois ne constitue pas une atteinte à notre souveraineté nationale.

Revenons-en à la question de l'Arctique, car il est évident que cette région préoccupe beaucoup de Canadiens. Il y a environ 400 sous-marins à propulsion nucléaire capables de circuler sous les glaces de l'Arctique. Si les Américains ou tout autre pays membre de l'OTAN, comme par exemple les Anglais ou les Français, désirent circuler sous la glace de l'Arctique, j'espère qu'ils auront la politesse de demander l'autorisation du gouvernement canadien ou de l'assurer qu'une telle activité se réalise dans le cadre d'un exercice légal.

Évidemment je ne m'attends à ce que d'autres pays munis de sous-marins à propulsion nucléaire, surtout les Soviétiques, en fassent autant. Je crois que vous laissez entendre que le Canada devrait avoir des sous-marins à propulsion nucléaire. Il est certain que ces derniers offrent de bonnes capacités de surveillance dans l'Arctique.

Cependant, ces sous-marins n'assurent pas la présence canadienne, car personne ne sait s'ils sont dans l'Arctique à moins qu'ils ne se montrent. J'ai dit que la présence est un élément important dans l'affirmation de la souveraineté nationale.

Les sous-marins ont un autre inconvénient: ils ne peuvent pas donner un coup de semonce. Autrement dit, si l'on détecte la présence d'un sous-marin soviétique ou d'un autre pays. . . Dans des endroits comme l'Arctique, les sous-marins n'aiment pas être trop près les uns des autres car il y a très peu d'espace entre le fond marin et la couche de glace au-dessus d'eux. Dans un espace si limité ils se sentent très mal à l'aise. Même s'ils détectent la présence d'un autre sous-marin, qu'est-ce qu'ils peuvent faire? En temps de paix je crois qu'ils n'auraient pas recours à la force car on ne peut pas l'appliquer progressivement. Notre loi prévoit qu'on ne peut utiliser la force que d'une façon progressive et lente, mais avec les sous-marins c'est tout ou rien.

On pourrait soutenir que nous avons besoin de ces moyens et que les appareils de détection installés sur le fond marin ne sont pas suffisants. J'accepte ces arguments et même ceux qui impliquent la prolifération nucléaire. S'il était absolument nécessaire de nous doter de sous-marins à propulsion nucléaire afin de faire respecter la

[Texte]

virtue of having that nuclear-power plant, then I suppose one would have to say, we will have to do it.

I have not heard those arguments. I just have not heard the argument that would lead me to spend a lot of money on nuclear submarines for this very restrictive task of finding out what is going on in our Arctic beyond that which bottom-mounted sonars can do, unless of course one is talking about fighting a war. It is highly unlikely that one would fight a war in the Arctic, because the Soviets would use their submarines in their own bastions to launch their missiles. They can do that without giving themselves a tremendous problem of coping with ice and finding leads in order to launch their missiles.

Cost is a big factor in this thing. Would you really like to spend your money in that fashion or would you like to be able to exercise the sovereignty that really counts, I think, in other ways? I would prefer, quite frankly, that we spent our money in a different sort of way, in a more effective way. We want the kind of Armed Forces that will give us the respect and the influence that we need in this world and the ultimate ability to defend ourselves, if necessary. That is the ultimate question of sovereignty.

M. Ferland: Je vous suis dans votre argumentation qui peut se défendre, bien sûr, lorsque vous dites que ça coûte très cher de posséder cette capacité de pouvoir se promener sous nos glaces dans l'Arctique.

Cependant, on a développé l'habitude il y a quelques années, et cela a même commencé après la guerre, d'utiliser les fonds océaniques comme dépotoir. Ça s'est fait par bien des pays. On s'est débarrassé de nos vieilles munitions, on s'est débarrassé de bien des choses dans les fonds océaniques. Il n'y a rien qui me dit qu'on n'est pas en train d'utiliser les fonds de l'Arctique, chez moi, comme site pour se débarrasser de certains contenants ennuyeux ou dont on ne veut pas se débarrasser dans ses propres eaux ou ailleurs. Cela peut être fait en périphérie des eaux canadiennes, soit dans l'Arctique ou ailleurs.

Vous savez qu'aujourd'hui, avec la grosseur des tubes lance-torpilles vous pouvez facilement disposer de barils équivalant à un baril de 45 gallons et en mettre plusieurs bout à bout, et vous pouvez ainsi vous débarrasser de plusieurs milliers de livres de produits dangereux que vous ne voulez pas voir chez vous. Je n'ai rien qui peut me permettre d'aller vérifier, même si je détecte le passage d'un véhicule étranger quelconque sous les glaces, je n'ai aucun moyen, dis-je, d'aller refaire le tracé où je l'ai détecté pour voir s'il n'a pas laissé tomber en chemin des contenants ou des choses que je n'aimerais pas retrouver sur mon territoire par la suite.

• 1630

Et c'est dans ce sens-là que je dis que le Canada ne peut pas prétendre avoir sa pleine souveraineté s'il ne se donne pas les outils pour aller vérifier de visu et de très près ce qui se passe vraiment sur son territoire. C'est

[Traduction]

souveraineté canadienne, ce qui n'est pas le cas à mon avis, je suppose qu'il nous faudrait les acquérir.

Je n'ai pas entendu d'arguments en ce sens. Je ne suis pas convaincu qu'il soit nécessaire de dépenser des sommes énormes sur des sous-marins nucléaires simplement pour obtenir des renseignements supplémentaires à ceux que les appareils de détection installés sur le fond marin peuvent nous fournir à moins qu'on ne se trouve bien sûr en état de guerre. Il est très peu probable qu'on se livre à une guerre dans l'Arctique car les Soviétiques utiliseraient les sous-marins situés dans leurs bases pour lancer des missiles et ce faisant, ils pourraient donc éviter les problèmes énormes d'orientation que pose la glace.

Il faut aussi tenir compte de l'importance des coûts. Préfereriez-vous de dépenser votre argent de cette façon ou exercer la vraie souveraineté qui, à mon avis, est différente? En toute franchise, je préférerais qu'on consacre de l'argent à d'autres fins qui sont plus efficaces. Nous voulons avoir des forces armées qui nous permettront de nous faire respecter, d'exercer une certaine influence dans le monde et aussi de nous défendre s'il le faut. Voilà l'essentiel de la souveraineté nationale.

Mr. Ferland: I can of course understand your viewpoint when you say that it is very expensive to acquire that ability to sail under the waters of the Arctic.

However, after the last war some people began to use the oceans as dumping grounds. A number of countries did so. They dumped old ammunitions and many other things in the ocean. I do not know whether some people may be using the Canadian Arctic to dump toxic containers or other objects they don't want in their own country. This can be done close to Canadian waters, in the Arctic or anywhere else.

Given the size of present-day torpedo tubes, you can easily get rid of a series of 45-gallon barrels, thus enabling you to dump thousands of pounds of dangerous materials you may not want in your country. Even if I detect the presence of a foreign vessel under the ice, I have no way of checking whether it may have dumped containers or anything else I would prefer not to have on my territory.

That is why I say that Canada cannot claim to be fully sovereign if it is not able to carefully monitor what is happening on its territory. It is as if somebody was walking in your backyard and you build a fence on the

[Text]

comme si quelqu'un circulait à l'arrière de votre cour et que vous aviez mis une clôture en plein milieu de votre terrain; vous ne pouvez pas aller de l'autre côté sous prétexte que vous faites confiance à la personne qui circule. Mais dix ans plus tard, en perçant un trou dans votre clôture, vous vous dites que vous allez voir ce que cette personne faisait sur votre terrain. Vous découvrez alors des choses très désagréables, et pourtant c'était un de vos meilleurs amis. Mais vous découvrez, dix ans plus tard, dis-je, qu'il a laissé des choses que vous n'auriez jamais voulu voir sur votre terrain.

C'est un peu la même chose, ici. C'est dans ce sens-là que je dis qu'il va falloir qu'au Canada on se donne les moyens, en tant que pays, d'assumer pleinement et entièrement notre souveraineté. Sans quoi on dépendra, comme on a toujours dû dépendre du voisin pour assumer notre souveraineté.

On a dû dépendre des Anglais pendant des années, maintenant on dépend des Américains et de l'OTAN. En tant que Canadien, ça m'agace de toujours dépendre du voisin pour assurer ma souveraineté, pour être sûr que je suis maître chez moi.

Adm Falls: Perhaps I could just respond initially, Mr. Chairman, to say that I have to observe that there is no ideal and perfect world. Nevertheless, I guess Canada cannot afford unlimited resources to put into anything, be it sovereignty or defence or environmental issues, particularly when we are trying to get rid of a rather large deficit. This is a job for the government ultimately to decide what is needed for this country.

I question whether it is worth such huge expenditures on nuclear submarines to be able to react to what I construe as a rather hypothetical situation. I am not saying that it is impossible that something like what you have described might happen; I am just saying it would be a lot easier for anyone who wanted to dump any kind of waste, be it environmentally unsound or nuclear waste, to dump it into the middle of the ocean, where it is going to go deep and where you will never find it.

Why would they want to do it in our Arctic or in our waters? We are the only people who pollute our waters. We have an open sewer running down the east coast—the St. Lawrence River. We will be doing something about it, I hope, if we have any resources left.

I do not think, all other arguments aside, that it would be worth spending a lot of money to ensure that somebody does not do that sort of thing. If they did, perhaps you would never know about it.

This brings me to another point. If there are nuclear submarines in our Arctic and we do not know about it, what can they do, in any event? Does it impact on our sovereignty? That is a good question. I think it does not, but I am open to argument. Thank you.

[Translation]

middle of your property. You cannot go on to the other side of the fence on the grounds that you trust the person there. However, ten years later you make a hole in the fence and discover what the person was doing on your property. You find that some very unpleasant things had been done, despite the fact that the person was one of your best friends. Ten years later you discover that he has been dumping things which you would prefer not to have on your property.

The situation is similar in this case. That is why I believe that Canada must acquire the capacity to assume its national sovereignty fully and completely. Otherwise, we shall depend, as we have always done, on our neighbor to assume our sovereignty for us.

For years we depended on the English, and now we depend on the Americans and NATO. As a Canadian, I am uncomfortable having to depend on a neighbor for my sovereignty and control of my own country.

L'amiral Falls: Monsieur le président, je dois dire tout d'abord que le monde idéal n'existe pas. Nous essayons à l'heure actuelle de combattre un déficit assez important et nous ne pouvons donc pas consacrer des ressources illimitées à aucun domaine, que ce soit la souveraineté, la défense ou l'environnement. Il incombe au gouvernement de définir les besoins prioritaires du pays.

Je doute de l'utilité de consacrer des sommes importantes à des sous-marins nucléaires afin de réagir devant une situation qui me semble hypothétique. Je ne dis pas que le scénario que vous avez décrit soit impossible. Je dis simplement que il serait beaucoup plus facile de jeter des déchets toxiques ou nucléaires dans l'océan même, ou on ne les retrouverait jamais.

A quoi bon les jeter dans l'Arctique ou dans nos eaux? Nous sommes les seuls à polluer nos eaux. Nous avons un système d'égoût ouvert le long du fleuve St. Laurent. J'espère qu'on prendra les mesures nécessaires pour remédier au problème, à condition qu'il nous reste des ressources.

Nonobstant les autres arguments, je ne crois pas qu'il soit judicieux de dépenser des sommes énormes pour empêcher le genre d'activités que vous avez décrit. Même si cela se produisait, il se peut que vous n'en soyez jamais au courant.

Cela m'amène à un autre point. Même si, à notre insu, il y a des sous-marins nucléaires dans l'Arctique, qu'est-ce qu'ils vont y faire? Est-ce que leur présence a une incidence sur notre souveraineté? On peut se poser la question. Je crois que non, mais je suis prêt à écouter vos arguments. Merci.

[Texte]

MGen Johnson: Certainly once they start to fire their weapons, the questions of sovereignty and so forth have just evaporated into a mushroom cloud. What we are talking about here, I think, is some limitations on sovereignty. It is certainly not within the financial capability of this country or any other country to protect themselves against all of the hypothetical and other threats that exist in the international order.

We are dependent always, and will always be dependent, on a modicum of international law and civilized behaviour in the relations of nation states. By maintaining the benign international order through our diplomacy, we do far more to protect ourselves against those things that we could by spending millions and billions of dollars on military means.

• 1635

Mr. Darling (Parry Sound—Muskoka): Admiral Falls, it is certainly different to see you here out of uniform. I have been a member of the defence committee for a number of years and I have had the privilege of seeing you as a witness defending the expenditures to the Armed Forces and requesting more in order to do the job properly.

Let me tell you that a year or two ago I nearly fell over when the proposal for the nuclear-powered submarines was announced and one of the most distinguished ones against it was Admiral Falls. I scratched my head at that. As you said, and I think General Johnson did too, that a submarine sitting up in the Arctic Ocean... and you say there is no presence there because you can not see it.

Is not having a presence there just as important if you cannot see it if they know you have the capability? I just wanted to make one comment on that.

The other thing I believe you mentioned, Admiral, was that the important thing is to have a presence there, a presence of Canadian sovereignty, Canadian authority, call it what you will. There is no doubt about it, we are now in a euphoric period.

Who would ever have dreamed that there would have been that conference Monday and Tuesday? Who would ever have dreamed that Foreign Minister Shevardnadze would be in our gallery at 2.30 p.m. today and would be, I guess, appearing before this committee tomorrow? It is almost unbelievable.

There are certain things that still come back to me. I guess it was my friend Marc Ferland who said that we have been very fortunate. You know that as well, Admiral, that we have on our southern border that terrible, belligerent power of the United States.

[Traduction]

Le major général Johnson: Dès qu'ils commencent à tirer, les questions de souveraineté nationale n'ont aucune importance pratique. Je pense qu'il faut reconnaître qu'il y a des limites à notre souveraineté nationale. Le Canada, pas plus que tout autre pays, ne peut se protéger contre toutes les menaces hypothétiques ou autres qui se présentent dans le monde actuel.

Nous dépendons maintenant et à l'avenir de la volonté des autres États de respecter le droit international et de se comporter d'une manière civilisée. En maintenant, grâce à nos efforts diplomatiques, cet ordre international souhaitable, nous nous protégeons bien mieux contre ces dangers éventuels que nous ne le ferions en consacrant des milliards de dollars à des moyens militaires.

M. Darling (Parry Sound—Muskoka): Amiral Falls, quelle différence de vous voir en civil! Je fais partie du Comité de la défense nationale depuis un certain nombre d'années et j'ai déjà eu le privilège de vous entendre quand vous veniez défendre le budget des Forces Armées et demander que ce budget soit accru pour vous permettre d'exécuter correctement vos tâches.

Permettez-moi de vous dire qu'il y a un an ou deux, quand on annonça le programme de construction de sous-marins à propulsion nucléaire, je fus pratiquement renversé quand j'ai vu que l'une des voix les plus respectées qui s'opposait à ce programme était celle de l'amiral Falls. Je me suis demandé ce qui se passait. Comme vous l'avez dit, et je crois que le général Johnson a dit la même chose, un sous-marin dans l'océan arctique... Et vous dites que ceci ne constitue pas une présence puisque personne ne peut le voir.

Mais ne pensez-vous pas qu'une présence invisible est tout aussi importante quand il est connu que vous possédez cette capacité? Je voulais simplement faire un commentaire à ce sujet.

Je crois également, amiral, que vous nous dites que ce qui est important c'est d'être présent, une présence affirmant la souveraineté canadienne, l'autorité canadienne, prenez le terme que vous préférez. Il n'y pas de doute là-dessus, nous sommes maintenant en période d'euphorie.

Qui aurait pu s'imaginer que nous aurions la conférence qui s'est déroulée lundi et mardi? Qui aurait pu s'imaginer que le ministre des Affaires étrangères Shevardnadze serait présent aujourd'hui dans la tribune de la Chambre à 14h30 et comparaitrait devant ce comité demain, si j'ai bien compris? Il est presque impossible de le croire.

Certaines choses me reviennent à l'esprit. Je crois que c'est mon ami Marc Ferland qui disait combien nous sommes fortunés. Nous savons aussi, amiral, que nous avons de l'autre côté de notre frontière sud, cette puissance terrible, belligérante, les États-Unis.

[Text]

We are damn lucky we have had it there and we have been able to coast along on it. You would have to agree that part of our protection was the United States being there. But we are still faced with the largest coastline in the world—I do not think there is even anybody close to our 37,000 miles, and I have heard even more than that—and three oceans to defend.

We are going to have to defend them against polluters, drug runners, fish thieves, and all the rest of it. The mention was made that it is not the navy's job. So you have a United States boat or ship that recently was caught fishing in our waters and our destroyer just sat there, ran along side it, or whatever you want. I am quite sure the destroyer or the frigate, whatever it was, could have outrun it quite easily.

You are saying that is not the role of the Canadian navy, that they should immediately telephone probably the RCMP or if that is not available, telephone to our other navy, the Department of Fisheries and Oceans. Then we also have another navy with the Canadian Coast Guard. Am I not correct in assuming these things?

Whatever ship is there representing Canadian authority, and if it happens to be a frigate while an RCMP ship is 100 miles away and any of the other so-called navies are not even close, why would you...? I think it was you who said all right, you come out with Canadian rules and regulations. So you have a small ship there, you read the Canadian rules and regulations to this captain, who tells you to go to hell, which he did, and that is it. If you have something with a little more clout, why would you not use it?

First of all, we have the largest coastline in the world. Even in this euphoric age we are still going to need a navy, even if we are not going to be attacked. The navy is still going to be able to do a great many things. Admiral, I think you would be defending a reasonably sizeable navy, even in this present exceptional period.

• 1640

Adm Falls: Mr. Chairman, I agree. I am pleased that Mr. Darling referred back to the time when I was in uniform before this committee, asking for more money. I have to remind him that we got it. While I was around, we in fact did manage to get an increasing defence budget for re-equipping. It was very necessary.

[Translation]

Et nous pouvons nous estimer heureux qu'ils soient là, ce qui nous permet de poursuivre notre chemin sans trop d'effort. Je crois que vous reconnaîtrez que la simple présence des États-Unis fait partie de notre protection. Il n'en reste pas moins que notre littoral est le plus long au monde—je ne pense pas qu'il y ait d'autres pays qui approchent nos 37,000 milles de littoral, et j'ai entendu des chiffres encore plus élevés que celui-là—et nous avons aussi trois océans à défendre.

Nous devons nous défendre contre les pollueurs, les contrebandiers qui amènent des stupéfiants, les voleurs de poisson, et tout le reste. On nous a dit que ceci n'était pas le rôle de la Marine. Mais tout de même, nous avons vu ce bateau américain qui fut récemment pris en train de pêcher dans nos eaux alors que nous avions un contre-torpilleur qui était juste à côté qui se déplaçait à côté de ce bateau ou tout ce que voulez. Et moi je suis sûr que ce contre-torpilleur ou cette frégate, quelque soit la classe du navire, aurait facilement pu prendre de vitesse ce bateau de pêche.

Vous nous dites que ce n'est pas là le rôle de la Marine canadienne et qu'il conviendrait de téléphoner immédiatement, probablement à la GRC, ou, si cela n'est pas possible, de se mettre en rapport avec une autre flotille, celle du ministère des Pêches et Océans. D'ailleurs, nous avons une autre flotille, celle de la Garde côtière canadienne. Est-ce que ces hypothèses sont exactes?

Quel que soit le navire présent qui représente l'autorité canadienne, et cela pourrait être une frégate alors qu'un navire de la GRC est à une distance de 100 milles et qu'aucune autre de nos flotilles n'est sur le terrain, pourquoi alors...? Je crois bien que c'est vous qui l'avez dit: vous citez les règles et les règlements canadiens. Alors vous avez ce petit bateau, vous lisez les règles et règlements canadiens à son capitaine, qui vous répond d'aller au diable, et un point c'est tout. Si on a quelque chose qui fait un peu plus de bruit, pourquoi ne pas l'utiliser?

Tout d'abord, nous avons le plus long littoral au monde. Même dans cette période d'euphorie, nous aurons toujours besoin d'une marine, même si nous ne sommes pas attaqués. La Marine pourra accomplir bon nombre de tâches. Je pense, amiral, que vous seriez en faveur d'une marine d'une importance raisonnable, même dans la présente période d'euphorie qui est exceptionnelle.

L'amiral Falls: Monsieur le président, je suis tout à fait d'accord. Je suis heureux d'entendre M. Darling se reporter à l'époque où je comparaissais en uniforme devant votre Comité, demandant plus d'argent. Je me permets de lui rappeler que je l'ai obtenu. Lorsque j'étais en poste, nous avons réussi à obtenir une augmentation du budget de la Défense nationale afin de procéder au remplacement des équipements, ce qui était absolument nécessaire.

[Texte]

I would suggest to this committee that while we are on the subject—which is a long way from sovereignty—this situation in my view pertains today. I do not know how many of you gentlemen have been given a copy of *The National* network news of the defence associations. It is dated February 14—Valentine's Day. It came in the mail to me yesterday. Because of something in the editorial corner, I suspect it might be sent to you, gentlemen.

If so, I would commend to you the front page. I think it is a very good statement made by the executive committee. I had nothing to do with this, by the way. I am just giving them some free advertising. I think it is a tremendously good statement of the need, and the continuing need, in general terms, for the Canadian Forces.

However, I still have to go back to the question, Mr. Darling, of the fact that... I am on thin ice here because I do not really want to tell the Department of National Defence how to spend their money. In my comments, my very few comments—indeed it was not even me who commented about the nuclear submarine, it was my organization—I tried not to make any direct comments, publicly in any event, about not supporting the nuclear submarine program.

I did not support it. I did not support it because of what it would have done to the rest of the naval program. I guess I felt that my priorities would have been different. My feelings were strong enough that I felt it had to be said. I guess I also feel that Canadians instinctively do not like purely offensive weaponry. They have not liked them in the past and I do not suppose they will in the future.

I did not feel there was likely to be a consensus for submarines in Canada. We did not think so a long time ago and I do not think so today. We did not think so when we got rid of bombers. There is a large segment that does not like cruise missiles because they are construed to be an offensive weapon.

I just do not think there is support for that in the nation, yet there is a need, in my view, for reasonable, professional, military, well-equipped Armed Forces. That still pertains. It is just a question of priorities.

Mr. Darling: Of a well-equipped navy, too; you said Armed Forces.

Adm Falls: Single out the navy if you wish.

The Chairman: Mr. Regehr wants to respond.

Mr. Regehr: Thank you, Mr. Chairman. I want to make one brief comment on the navy and fishing. If I may I will just go back to an earlier point, the whole question of sovereignty and presence in the Arctic. There is a

[Traduction]

À ce sujet, qui s'écarte beaucoup de la souveraineté, je pourrais suggérer au Comité que ceci demeure toujours vrai. Je ne sais pas combien d'entre vous, messieurs, ont reçu le dernier numéro du bulletin de nouvelles qui dessert le réseau national des associations de défense. Il est daté du 14 février, le jour de la Saint-Valentin. La Poste me l'a apporté hier. Je ne serais pas surpris qu'on vous l'ait envoyé à cause d'une remarque à la page éditoriale.

Si vous l'avez reçu, je vous recommande de lire la première page. On y trouve une excellente déclaration du Comité exécutif. Qui n'a rien à voir d'ailleurs avec le sujet. Je leur faisais simplement un peu de publicité gratuite. Il me semble que cette déclaration donne une extrêmement bonne justification du besoin, et du besoin continu, en termes généraux d'avoir des forces armées canadiennes.

Mais, pour revenir à votre question, M. Darling, au sujet de... Je touche ici à un sujet délicat car je ne souhaite vraiment pas dire au ministère de la Défense nationale comment il devrait utiliser son budget. Quand j'offre un commentaire, ce que je fais très rarement—en fait ce n'est pas même moi qui ai parlé des sous-marins à propulsion nucléaire, c'est mon organisation—je m'efforce de ne pas faire de commentaire direct, tout au moins pas en public, indiquant que je n'appuie pas le programme de sous-marins à propulsion nucléaire.

Je ne l'ai pas appuyé, et ceci à cause des conséquences qu'il aurait eues sur le reste du programme naval. Sans doute que mes priorités auraient été différentes. Ma conviction était suffisamment ferme pour que j'estime que ceci devait être dit. Il me semble aussi que les Canadiens, instinctivement, n'aiment pas les armes purement offensives. Ils ne les aimaient pas dans le passé et je ne pense pas qu'ils les aiment davantage à l'avenir.

Je n'avais pas l'impression qu'il était probable qu'un consensus existe au Canada au sujet des sous-marins. C'était déjà mon opinion il y a longtemps, et je n'ai pas changé d'idée aujourd'hui. De même quand nous avons éliminé les bombardiers. Une proportion importante de l'opinion n'aime pas les missiles de croisière car ils sont perçus comme étant une arme offensive.

Tout simplement, je ne pense pas que l'on puisse trouver un appui au pays pour ce genre de chose, et pourtant, nous avons besoin, à mes yeux, de forces militaires disposant d'effectifs raisonnables, professionnels et bien équipés. Ceci demeure. C'est tout simplement une question de priorité.

M. Darling: Et d'une marine bien équipée également; vous avez mentionné les Forces armées.

L'amiral Falls: Vous pouvez choisir la marine si vous le désirez.

Le président: M. Regehr désire répondre.

M. Regehr: Merci, monsieur le président. Permettez-moi un bref commentaire au sujet de la marine et de la pêche. Si vous me le permettez, je vais revenir à une remarque faite antérieurement. Il s'agit de cette question

[Text]

relationship between those two, but there again we need to recall—and this is a point we tried to make initially—that the presence that reinforces sovereignty is not by definition military presence.

In fact the legal claim which Canada makes for sovereignty over the Northwest Passage and the islands is one of presence, but it is the presence of Inuit and their use of the ice and so forth. I think Admirable Falls made a comment about using the Canadian people who live up there as an element of the presence.

• 1645

The need for a presence in the Arctic does not assume the need for a military presence. The need for a military presence must be considered in response to the question of a military threat. That is when you decide whether or not you need a military presence there.

Now regarding the business of shipping and the navy, clearly one is not advocating non-co-operation between different departments of the Canadian government like National Defence and Fisheries and Oceans. If a navy vessel is closer to the issues than the others, that is not at all what I intended to convey. The point is what to identify as the principal role when we come to the matter of re-equipping the navy and re-equipping the Department of Fisheries. In that we have to be careful not to confuse the issue.

My understanding from the testimony before this committee is that there is no suggestion certainly from any government authorities that the over-fishing problems Canada has experienced have to do with lack of Canadian naval capabilities. They are not related to that. Indeed the over-fishing problem takes place outside even of the Canadian economic zone. We can have the American navy on the east and west coasts, and it would not solve the fisheries problem.

That is simply to reinforce the point that when we are looking at naval reinforcement and equipment, we need to be looking at the military problems we are presented with. When we are looking at fishing problems, then we need to look at the legal, the diplomatic enforcement responses that are appropriate.

Mr. Darling: Admiral Falls, with respect to presence in the Arctic I suppose that we are talking those days of the super Arctic ice-breaker. Is this still a feasible ship to have in the Arctic? Of course it could be used in other places, but I am just wondering what your comments are on that. I believe it was going to be shared cost, was it not, with National Defence and Fisheries and Oceans?

Adm Falls: Mr. Chairman, I cannot speak with authority, but I do not believe that it was going to be a

[Translation]

de la souveraineté et de la présence dans l'Arctique. Il y a un lien entre les deux, mais là encore il ne faut pas oublier—et nous avons essayé de démontrer cela plus tôt—que la présence qui appuie la déclaration de souveraineté n'est pas par définition une présence militaire.

En fait, la revendication juridique présentée par le Canada pour établir sa souveraineté sur le passage du Nord-Ouest et les îles est fondée sur la présence mais il s'agit de la présence des Inuit et de leur utilisation de la glace ainsi que d'autres aspects. Je crois que l'amiral Falls a mentionné la possibilité de reconnaître la présence de Canadiens dans le Grand Nord comme étant un élément de notre présence.

La nécessité d'être présent dans l'Arctique n'implique pas nécessairement la nécessité d'une présence militaire. Celle-ci doit être envisagée dans le cadre d'une possibilité de menace militaire. C'est alors qu'il faut décider si, oui ou non, une présence militaire est indispensable.

Quant au sujet du transport maritime et de la marine, personne ne serait en faveur de l'absence de coopération entre la Défense nationale et le ministère des Pêches et Océans. Je ne voulais pas du tout parler d'une situation où un navire de la marine serait plus proche d'une situation donnée que d'autres navires. Je pensais à la nécessité de définir les rôles principaux quand il s'agit de rééquiper la marine et de rééquiper le ministère des Pêches. C'est dans ce cas qu'il ne faut pas brouiller les cartes.

Si j'ai bien compris les témoignages déposés devant le Comité, personne ne suggère, et certainement pas les autorités gouvernementales, que les difficultés que le Canada a rencontrées du fait de la surpêche sont la conséquence de l'insuffisance des forces navales canadiennes. Il n'y a pas de lien. En fait, la surpêche se fait même au-delà de la zone économique canadienne. Nous pourrions avoir des escadres américaines au large des côtes est et ouest sans que cela résolve le problème des pêches.

Ceci revient simplement à renforcer l'argument disant que s'il s'agit de renforcer la marine et d'améliorer son équipement, il faut examiner les questions militaires qui se présentent à nous. S'il s'agit d'un problème de pêche, il faut alors examiner les réactions appropriées sur le plan juridique et diplomatique.

M. Darling: Amiral Falls, quand nous parlons de notre présence dans l'Arctique, je pense qu'il s'agit maintenant du super brise-glace. Est-ce toujours une solution viable pour l'Arctique? Naturellement, ce brise-glace pourrait être utilisé ailleurs, mais je me demande quelle est votre opinion à ce sujet. Je crois que les coûts seront partagés, n'est-ce pas, entre le ministère de la Défense nationale et celui des Pêches et Océans?

L'Amiral Falls: Monsieur le président, je ne peux pas parler d'autorité, mais je ne pense pas qu'il s'agisse d'un

[Texte]

shared cost. I believe it was going to be the Canadian Coast Guard who foot the bill. If you are asking me would I like to see an ice-breaker up there, my answer is yes, very definitely.

For what it is worth, if you really want to have the maximum capability—and I am not particularly talking here of sovereignty either, but presence in the ultimate capability is always better defined by military presence—perhaps one should consider whether there should not be a naval gun and a gun crew on that ice-breaker just to reinforce Canada's presence in the way military forces can do that other government departments cannot.

The Chairman: I would like to ask our witnesses if we might move away from the maritime sovereignty question, and to pick up on what I believe each of the examiners today have asked and implied about these extraordinary times that we live in, the rapidity of change and the fact that nothing is startling anymore.

Nobody would have bet last May on what conditions would be today, and since then, what was hopeful but absolutely unbelievable and unpredicable has in fact occurred. If I might venture to ask you, given your perspective of how far and how fast we have moved, how do you see the whole question of Canada's forces, our presence in Europe, and our requirements for training in peace-keeping? Where would you see Canada as a nation in preparing forces, and for what specific purposes should those forces be prepared? We have about 10 minutes left, and I have opened the door for you to talk for much longer than that. But all peoples go forward on the basis of what we know and what we have experienced. Ultimately, this has changed so quickly that it really begs the question of where are we and what our new vision is.

• 1650

Adm Falls: You have set the scene very nicely, Mr. Chairman. It is easy to overstate the fact that we are in the midst of vast changes. But this is not necessarily a time for Canada to make vast changes. In other words, we do not have to lead the way, for instance, in trying to pull our troops out of Europe. I am not going to get into an argument about how useful they are. This is an argument that raged very recently. But it would be the wrong symbolism to try to unilaterally do anything to destabilize the status quo or that which is being negotiated.

[Traduction]

partage des coûts. J'ai l'impression que ceci devait être imputé au budget de la Garde côtière canadienne. Si vous me demandez si j'aimerais voir un brise-glace dans les eaux de l'Arctique, ma réponse est oui, sans aucun doute.

Prenez-le comme vous voudrez, mais si vous voulez avoir une capacité maximale—et je ne parle pas particulièrement de souveraineté maintenant, mais une présence possédant une capacité ultime se définit toujours mieux en termes militaires—il conviendrait peut-être d'envisager d'équiper ce brise-glace d'un canon de marine et d'une équipe de canonnières tout simplement pour renforcer la présence du Canada comme les militaires peuvent le faire et comme aucun autre ministère ne peut le réaliser.

Le président: J'aimerais demander aux témoins si nous pouvons nous écarter maintenant du dossier de la souveraineté maritime pour reprendre ce qui était, je crois, présent dans toutes les questions posées aujourd'hui, directement ou indirectement, et concerne l'époque extraordinaire que nous vivons actuellement, la rapidité de l'évolution et le fait que rien ne nous surprend plus.

En mai dernier, personne n'aurait imaginé les conditions que nous rencontrons actuellement et ce qui était alors un espoir mais absolument incroyable et imprévisible dans les faits s'est cependant produit. Si je peux m'avancer dans ce domaine, et compte tenu de votre perspective sur la rapidité et la portée des changements qui sont survenus, puis-je vous demander ce que vous pensez de l'ensemble du dossier des Forces armées canadiennes, de notre présence en Europe, des besoins en formation pour les activités de maintien de la paix? Où situeriez-vous le Canada en termes de préparation des Forces armées et en vue de quelles tâches spécifiques faudrait-il envisager la formation de nos Forces armées? Il ne nous reste qu'environ 10 minutes et je réalise que j'ai ouvert la porte à des commentaires qui demanderaient beaucoup plus de temps que cela. Mais on avance toujours sur la base de ce que l'on connaît et des expériences qu'on a vécues. En dernière analyse, tout change tellement vite qu'il y a en fait répétition de principes quand à savoir où nous sommes et quel est notre nouvelle vision des choses.

L'amiral Falls: Vous avez fort bien dressé le tableau, monsieur le président. Il est facile de trop souligner le fait que nous nous trouvons en période de profonds changements. Mais ceci ne veut pas nécessairement dire que le Canada doit maintenant procéder à des bouleversements. En d'autres termes, nous n'avons pas être les chefs de file en essayant, par exemple, de retirer nos troupes de l'Europe. Je ne veux pas me lancer dans une discussion quand à leur utilité. Très récemment, ces discussions faisaient rage. Mais nous présenterions un mauvais symbole si nous essayions, unilatéralement, de faire quoi que ce soit pour déstabiliser le statu quo ou les négociations actuellement en cours.

[Text]

With goodwill on both sides, we ought to let that process go ahead. We are going to have to have a very serious look at what Canada's Armed Forces are going to be like in the future. I doubt very much if they are going to be the same, and I am not about to suggest at this stage what they should look like. We have able people in the Department of National Defence to do that. I would just recommend a certain amount of caution. There is no rush for Canada to do anything dramatic.

MGen Johnson: I do not think anything that we might do would not stand in danger of being overtaken by events. We are in a time in which the pace of change is very much overwhelming our capacity to deal with it.

I believe that interstate war as we have known it in the first half of this century has probably been abolished by common consent. We are not very likely to have a European war or anything like the First or the Second World Wars. Rather, the conflict of the present and the future is more likely to be the sort of terrorism we are seeing in the Middle East, in ethnic tensions and upheavals, and in the resurgence of nationalism as in the Soviet Union. There is going to be a lot of conflict in the years to come, arising from impoverishment in the world and, particularly, the great gulf between the developed and the developing world. This is going to be exacerbated by environmental degradation. So we have three things. The conflict arises very much out of the other two: impoverishment and the environment. We are going to have to determine what issues we are going to address in the future, and I do not think they will be the ones we have had in the past.

• 1655

Mr. Regehr: Acknowledging that whatever we say today might have to be adjusted to new realities tomorrow—

The Chairman: Or this evening.

Mr. Regehr: But given the pace of change, one point I would like to highlight is that, while we welcome the extraordinary amity that is developing between East and West and the transformation of the Warsaw Pact and Open Skies and all these things, we dare not lose sight of the fact that an awful lot of weapons remain intact.

Nuclear testing carries on. The prospects, I suppose, are improving for the termination of nuclear testing, but they are not prominent still. I think it is probably correct to say that there are more nuclear weapons in the world today than there were the day the INF agreement was signed. There are lots of conventional weapons around. There is a lot of arms control and disarmament catch-up

[Translation]

Si les deux côtés y mettent de la bonne volonté, nous devrions permettre à ce processus d'aller de l'avant. Il faudra examiner de très près ce que les Forces armées canadiennes vont être à l'avenir. Je doute beaucoup qu'elles demeureront ce qu'elles sont maintenant, mais je ne vais certainement pas suggérer maintenant ce qu'elles devraient devenir. Le ministère de la Défense nationale a des gens fort capables d'exécuter ce genre de tâche. Je me contenterai de recommander une certaine prudence. Rien ne presse le Canada de se lancer dans des mesures dramatiques.

Le major général Johnson: Je ne peux pas penser à une mesure quelconque qui ne risquerait pas d'être dépassée par les événements. Actuellement, l'évolution est tellement rapide que notre capacité de traiter de ces changements est débordée.

Il me semble que les guerres entre États tels que nous les avons connues pendant la première moitié de notre siècle ont probablement été abolies par consentement mutuel. Une guerre européenne, ou un conflit ressemblant à la première ou à la Deuxième Guerre mondiale, est peu probable. Les conflits du présent et de l'avenir ressembleront fort probablement plus au genre de terrorisme que nous voyons au Moyen-Orient, aux tensions et bouleversements entre groupes ethniques, et la réapparition de nationalismes comme nous le voyons en Union soviétique. Nous pouvons nous attendre à de nombreux conflits dans les années à venir, conflits causés par l'appauvrissement du monde et plus particulièrement l'énorme gouffre qui sépare les pays développés des pays en voie de développement. Ceci sera exacerbé par la dégradation de l'environnement. Nous avons donc trois éléments. Les conflits découlent en grande mesure des deux autres: appauvrissement et environnement. Il nous faudra déterminer les problèmes à traiter à l'avenir, et je ne pense pas qu'ils seront ceux que nous avons rencontrés dans le passé.

M. Regehr: Je reconnais qu'il sera peut-être nécessaire de modifier les conclusions d'aujourd'hui à la lumière de la réalité de demain. . .

Le président: Ou de ce soir.

M. Regehr: Malgré le rythme auquel les événements se déroulent, j'aimerais souligner un point. Tout en accueillant ce nouveau climat d'amitié entre l'Est et l'Ouest, la transformation du Pacte de Varsovie, la nouvelle politique des Ciel ouverts et d'autres facteurs, il ne faut jamais oublier qu'il reste un nombre énorme d'armements dans le monde.

Les tests nucléaires se poursuivent. Les possibilités de mettre un terme aux tests nucléaires sont meilleures, mais rien n'est certain pour le moment. Je crois qu'il y a plus d'armements nucléaires dans le monde actuel qu'au moment où on a signé l'Accord sur les forces nucléaires à portée intermédiaire. Il y a beaucoup d'armements conventionnels dans le monde. En ce qui concerne le

[Texte]

work to be done. That is a very critical thing, and we need to maintain a very strong diplomatic presence in support of that.

I realize your time is expiring, but I want also to reinforce, in addition to that, that while I accept Admiral Falls' caution about precipitous action, I think in the long term of defence planning you respond with a defence policy to the chief threat. I think a major threat we face is the continuing presence of regional conflict and the inability and the absence of credible international institutions for the resolution of that conflict and for peace-making as well as peace-keeping. That should be an important focus of Canadian defence planning.

The Chairman: I express my thanks to the witnesses. We have had an interesting day. These are unusual times, and we have very much appreciated your testimony here today. I know the committee looks forward to getting on with writing its first full report, and that will entail this subject.

I will ask committee members if they might stay for a very few moments. I do have another matter I would like to discuss with committee members, but it will not take long. With that, we will excuse the witnesses and others except our needed staff and research staff.

The public portion of this meeting is adjourned.

[Traduction]

contrôle des armements et le désarmement, nous avons beaucoup de travail à faire. Il s'agit d'un problème critique, et afin de le résoudre nous devons essayer d'exercer une influence diplomatique considérable.

Je sais qu'il vous reste peu de temps, mais j'aimerais ajouter que, tout en acceptant l'avertissement de l'amiral Falls au sujet d'actes hâtifs, on finit toujours par mettre en oeuvre une politique destinée à faire face à la menace principale. Et à mon avis, la menace principale à l'heure actuelle est la continuité des conflits régionaux ainsi que l'absence d'organismes internationaux crédibles ou leur incapacité de régler les conflits qui sévissent et de maintenir la paix dans le monde. Les responsables de la défense canadienne devraient porter une attention particulière à ces problèmes.

Le président: J'aimerais remercier les témoins. La discussion a été très intéressante. Nous vivons à une époque extraordinaire. Nous vous remercions d'avoir comparu aujourd'hui. Je sais que les membres du Comité tiendront compte de la discussion d'aujourd'hui dans l'élaboration de leur premier rapport complet.

Je demanderais aux membres du Comité de rester encore quelques minutes. Il y a un autre sujet que je dois aborder avec les membres du Comité, mais cela ne prendra pas beaucoup de temps. Je demanderais aussi à notre personnel et à nos attachés de recherche de rester.

La séance publique est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

From the Centre for Arms Control and Disarmament:

Admiral Robert Falls (Retd).

From Project Ploughshares:

Ernie Regehr, Research Coordinator;

Major-General Leonard Johnson (Retd), Chairperson.

TÉMOINS

*Du Centre canadien pour le contrôle des armes et le
désarmement:*

Amiral Robert Falls (retraité).

Du Projet Ploughshares:

Ernie Regehr, coordonnateur de recherche;

Major-général Leonard Johnson (retraité), président.

A1
265
28

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 17

Thursday, February 22, 1990

Chairman: Arnold Malone

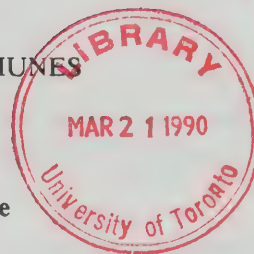
CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 17

Le jeudi 22 février 1990

Président: Arnold Malone

Government
Publications



*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

National Defence and Veterans Affairs

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent de la*

Défense nationale et des affaires des Anciens combattants

RESPECTING:

Canada's Maritime Sovereignty, pursuant to
Standing Order 108(2)

CONCERNANT:

La souveraineté maritime canadienne,
conformément à l'article 108(2) du Règlement

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990

STANDING COMMITTEE ON
NATIONAL DEFENCE AND
VETERANS AFFAIRS

Chairman: Arnold Malone

Vice-Chairman: Marc Ferland

Members

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Roger Préfontaine
Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE
NATIONALE ET DES AFFAIRES
DES ANCIENS COMBATTANTS

Président: Arnold Malone

Vice-président: Marc Ferland

Membres

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité
Roger Préfontaine

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 22, 1990
(23)

[Text]

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met at 11:02 o'clock a.m., this day, in Room 307, West Block, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Derek Blackburn, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone, and William Rompkey.

Other Member present: Benno Friesen.

In attendance: From the Library of Parliament: Wolfgang Koerner, Researcher. *From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade:* David Lord, Researcher.

Witnesses: From the Centre for Arms Control and Disarmament: John Lamb, Executive Director; Tariq Rauf, Senior Research Associate. *From the Veterans Against Nuclear Arms Association:* Ray Creary, Vice-President.

The Committee resumed consideration of Canada's Maritime Sovereignty, in accordance with Standing Order 108(2).

The witnesses made statements and answered questions.

At 12:40 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Roger Préfontaine
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 22 FÉVRIER 1990
(23)

[Traduction]

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit aujourd'hui à 11 h 02, dans la pièce 307, de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présents: Derek Blackburn, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone, William Rompkey.

Autre député présent: Benno Friesen.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner, attaché de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, attaché de recherche.

Témoins: Du Centre canadien pour le contrôle des armes et le désarmement: John Lamb, directeur exécutif; Tariq Rauf, associé de recherche principal. *Des Anciens combattants contre les armes nucléaires:* Ray Creary, vice-président.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité poursuit l'étude de la souveraineté maritime du Canada.

Les témoins font des exposés et répondent aux questions.

À 12 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Roger Préfontaine

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Thursday, February 22, 1990

• 1103

The Chairman: Order. In the continuation of our studies on maritime sovereignty we have three witnesses on our panel this morning, and we welcome them to the Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs. Mr. John Lamb is the Executive Director from the Canadian Centre for Arms Control and Mr. Tariq Rauf is Senior Research Associate. Mr. Ray Creary is Vice-President of Veterans Against Nuclear Arms.

Gentlemen, we welcome you to the committee. We have been taking a look at the question, in its broadest context and without precise or necessarily accurate definition, of the sovereignty of Canada's maritime command. When I say not necessarily a precise definition, we are not really reviewing only the question of sovereignty as strictly defined but the whole question of threat as it may be in the military. We are also reviewing threat against sovereignty as against any of Canada's laws, such as ocean resources, interdiction of drugs and a host of others.

Mr. Lamb, please proceed.

Mr. John Lamb (Executive Director, Canadian Centre for Arms Control and Disarmament): Thank you very much, Mr. Chairman. We are pleased to be before the committee as it considers Canadian security and the protection of Canada's sovereignty in its maritime dimension.

• 1105

It is now well accepted that defence and arms control are the twin pillars of a well-rounded security policy. As this committee considers the protection of Canada's maritime sovereignty, the complementary role that arms control can play should not be overlooked. In effect, arms control can be regarded as a means of reducing military threats through negotiation and thereby diminishing the demands placed on armed forces and defence budgets.

Usually Canadians regard arms control as something that contributes to global security generally and only indirectly to Canada's own national security. Stemming from this view, we consider it to be in our national security interest to support, wherever possible, the arms control efforts of our larger partners. The midwife role that Canada has played in launching the current Open Skies negotiations is a very good example of this.

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 22 février 1990

Le président: La séance est ouverte. Pour poursuivre notre étude de la souveraineté maritime canadienne, nous allons entendre trois groupes de témoins ce matin, auxquels nous souhaitons la bienvenue au Comité permanent de la Défense nationale et des Affaires des anciens combattants. M. John Lamb est directeur administratif du Centre canadien pour le contrôle des armements, et M. Tariq Rauf est attaché principal de recherche. M. Ray Creary est vice-président des Anciens combattants contre les armes nucléaires.

Messieurs, nous vous souhaitons la bienvenue à ce Comité. Nous avons étudié la question de la souveraineté maritime canadienne dans son contexte le plus large et sans définition précise ou nécessairement exacte. J'entends par là que nous n'examinons pas uniquement la question de la souveraineté au sens strict du terme, mais plutôt tout le problème d'une éventuelle menace militaire. Nous nous penchons également sur toutes les atteintes possibles à la souveraineté canadienne, comme par exemple les infractions aux lois canadiennes sur les ressources maritimes, l'interdiction des stupéfiants, et dans beaucoup d'autres domaines.

Monsieur Lamb, nous vous écoutons.

M. John Lamb (directeur administratif, Centre canadien pour le contrôle des armements et le désarmement): Merci beaucoup, monsieur le président. Nous sommes très heureux de comparaître devant ce Comité qui étudie la question de la sécurité canadienne et de la protection de la souveraineté maritime canadienne.

On admet généralement maintenant que la défense et le contrôle des armements sont les deux éléments clés d'une politique de sécurité bien établie. Comme ce Comité examine la protection de la souveraineté maritime canadienne, il ne peut négliger le rôle complémentaire que peut jouer le contrôle des armements. Celui-ci constitue en effet un moyen d'atténuer les menaces militaires par la voie de négociations et donc de réduire les demandes imposées aux Forces armées et aux budgets de défense.

Les Canadiens considèrent habituellement que le contrôle des armements contribue d'une façon générale à la sécurité mondiale et, indirectement seulement, à la sécurité nationale du Canada. Dans ces conditions, nous estimons que, dans l'intérêt de notre sécurité nationale, nous devons soutenir dans toute la mesure du possible les efforts consentis par nos principaux partenaires pour contrôler les armements. Le rôle de sage-femme qu'a joué

[Texte]

But Canadians too often overlook the opportunities for arms control and related confidence- and security-building measures to contribute directly to Canada's national security. In this regard, I would like to draw the committee's attention to the potential for arms control to do so in the Pacific and the Arctic.

These days all eyes seem to be on Europe and the Soviet Union. Looking ahead, though, I believe that the Pacific Ocean will emerge as an area of real instability and of growing security concern to Canada. Already we see the United States engaged in a process of gradual withdrawal from the western Pacific. To fill that emerging vacuum, we see Japan, having broken through its traditional post-war defence spending limit of 1% of GNP, becoming the sixth largest military power on earth. Not so long ago, Tokyo moved to extend its defence perimeter out to 1,000 kilometres from the home islands, contributing to renewed concerns in East Asia about its longer-term aspirations. Japan and the two Koreas are all potential nuclear proliferators, and of course China is already a nuclear power. Even now, several of the Pacific Rim powers carry out naval exercises that many experts regard as militarily offensive and destabilizing.

Over the past few years, a wide range of arms control proposals have been put forward in regard to the Pacific: regional nuclear weapon-free zones, anti-submarine warfare-free zones, confidence-building measures of various kinds, a ban or numerical limits on sea-launched cruise missiles, stand-off requirements for ballistic and cruise missile-carrying submarines, and proposals associated with French nuclear weapons testing, and even missile flight testing in the region.

Thus far, however, the only government to make a serious *démarche* into this area has been the Soviet government, when Mikhail Gorbachev delivered a major speech in Vladivostok on Pacific security back in 1986. The response to Gorbachev's speech among Western governments was decidedly cool, reflecting concern about the Soviet naval build-up then under way in the Pacific, the Soviet's use of the Cam Ranh Bay naval facility in Vietnam, and the evident Soviet interest in rolling back American influence in the region.

The times have changed, though. The Soviets are getting out of Cam Ranh Bay; their naval build-up in the area has apparently slowed and ship days actually declined; and the overall competition with the United States has been muted with the rethinking of Soviet foreign policy.

[Traduction]

le Canada dans l'organisation des négociations actuelles sur les ciels ouverts en est un excellent exemple.

Mais trop souvent les Canadiens ne se rendent pas compte que des mesures visant à contrôler les armements et, par là, à instaurer la confiance et à affermir la sécurité contribuent directement à la sécurité nationale canadienne. À cet égard, j'aimerais attirer l'attention du Comité sur les possibilités qu'offre pour cela le contrôle des armements dans le Pacifique et dans l'Arctique.

Actuellement, tous les yeux semblent tournés vers l'Europe et l'Union soviétique. À l'avenir cependant, je crois que l'océan Pacifique apparaîtra comme une zone d'instabilité, de plus en plus préoccupante pour le Canada sur le plan de la sécurité. Nous voyons déjà les États-Unis se retirer graduellement du Pacifique occidental. Pour combler ce nouveau vide, le Japon, ayant abandonné sa limite de défense traditionnelle d'après-guerre de 1 p. 100 du PNB, devient la sixième puissance militaire du monde. Il n'y a pas si longtemps, Tokyo a porté son périmètre de défense à 1,000 kilomètres au large de ses îles, suscitant ainsi de nouvelles inquiétudes en Asie de l'Est sur ses aspirations à long terme. Le Japon et les deux Corées sont des sources potentielles de prolifération nucléaire, et la Chine, bien sûr, est déjà une puissance nucléaire. Même actuellement, plusieurs des pays de la région du Pacifique effectuent des exercices navals que de nombreux experts considèrent comme destabilisateurs et offensifs sur le plan militaire.

Au cours des dernières années, de nombreuses propositions de contrôle des armements ont été présentées pour le Pacifique: la création de zones régionales de dénucléarisation, de zones libres d'armements anti-sous-marins, l'adoption de diverses mesures visant à renforcer la confiance, l'interdiction ou la limitation des missiles de croisière lancés en mer, des normes de distance minimum pour les sous-marins transportant des missiles balistiques et de croisière, et des propositions associées aux essais nucléaires français dans le Pacifique, et même aux vols d'essai de missiles dans la région.

Jusqu'ici cependant, le seul gouvernement à avoir entrepris une «démarche» sérieuse dans ce domaine a été le gouvernement soviétique, lorsque Mikhail Gorbatchev a prononcé un discours important à Vladivostok sur la sécurité dans le Pacifique en 1986. La réaction au discours de Gorbatchev a été assez fraîche dans les pays occidentaux, inquiets du renforcement des forces navales soviétiques en cours à l'époque dans le Pacifique, de l'utilisation soviétique des installations navales de la baie de Cam Ranh, au Vietnam, et du désir manifeste de l'Union soviétique de miner l'influence américaine dans la région.

Toutefois, les temps ont changé. Les Soviétiques partent de la baie de Cam Ranh, le renforcement de leur présence militaire dans la zone semble moins nette et les journées—navires ont en fait diminué; en outre, la compétition avec les États-Unis a perdu de sa vigueur à la suite de la réorientation de la politique étrangère soviétique.

[Text]

To get the ball rolling on Pacific arms control, there are a number of steps Canada could take.

The first step is to collect our thoughts seriously on the subject. The Canadian government should without delay arrange for this committee and the Standing Committee on External Affairs and International Trade to hold joint hearings and prepare a report on Canadian security interests and policy in the Pacific. This would help to focus Canadian thinking on how this country's larger interests in the Pacific, notably trade, depend on the maintenance of regional stability and on the range of policy options available to Canada to meet threats to that stability. It would also help to develop a wider public consciousness of Pacific security issues and contribute to the building of a political constituency for active Canadian involvement in the area. This would be particularly important in central and eastern Canada.

Another step Canada should take is to step up consultations on regional arms control matters with its Pacific Rim neighbours. Of course Canada already consults with some of these countries on arms control issues, but these talks tend to focus on global rather than regional matters and are largely concerned with the United Nations or the Conference on Disarmament in Geneva. Countries like Australia, New Zealand, South Korea, and Japan are themselves thinking about some of these regional arms control questions. Initiating government-to-government discussions would almost certainly uncover considerable areas of common interest among these friends and allies.

• 1110

One of the very highest priorities of such consultations should be to explore and advance the establishment of a Pacific security commission, an idea first proposed in 1987 by U.S. defence policy specialist Barry Blechman.

The importance of the idea stems from the fact that an institutional vacuum exists in the Pacific with regard to security matters. Unlike Europe, where we have a myriad of institutional bodies and frameworks for discussing and even negotiating security concerns, there are simply no fora for discussions of regional security in the Pacific region, much less for negotiations. Given the very real challenges that lie ahead in containing emergent instabilities, the lack of a suitable forum should be regarded as a major problem.

That the creation of a Pacific security commission should be approached cautiously is undoubted. Its mandate should be modest at first and should exclude negotiations. Yet a start should be made and a table must

[Translation]

Pour amorcer un processus de contrôle des armements dans le Pacifique, le Canada peut prendre différentes mesures.

La première est de réfléchir sérieusement à la question. Le gouvernement canadien devrait sans attendre demander à ce Comité et au Comité permanent des affaires étrangères et du commerce extérieur de tenir des audiences mixtes pour rédiger un rapport sur la politique et les intérêts de la sécurité canadienne dans le Pacifique. Ceci permettrait de se rendre compte à quel point les grands intérêts de notre pays dans le Pacifique, particulièrement sur le plan commercial, dépendent du maintien de la stabilité régionale, et il serait possible de réfléchir aux différentes options de politique que pourrait prendre le Canada pour éviter les atteintes à cette stabilité. Ce processus permettrait également de donner davantage conscience au public des problèmes de sécurité dans le Pacifique et de mettre en place une base politique en vue d'une participation active du Canada dans la région. Ceci serait particulièrement important dans le centre et dans l'Est du Canada.

Le Canada pourrait également chercher à accélérer les consultations sur les questions de contrôle régional des armements avec ses voisins de la région du Pacifique. Le Canada a déjà entrepris des consultations avec certains de ces pays sur le contrôle des armements, mais ces pourparlers portent plus sur les problèmes internationaux que régionaux et sont essentiellement axés sur les Nations Unies ou la Conférence sur le désarmement à Genève. Des pays comme l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Corée du Sud et le Japon se penchent d'eux-mêmes sur certaines de ces questions de contrôle régional des armements. Des discussions de gouvernement à gouvernement feraient presque certainement apparaître d'importants domaines d'intérêt commun entre ces amis et alliés.

L'une des premières priorités de ces consultations serait d'examiner la possibilité d'établir une commission de la sécurité du Pacifique, idée proposée pour la première fois en 1987 par le spécialiste américain en matière de politique de défense, Barry Blechman.

Cette idée est très importante du fait qu'il existe un vide institutionnel dans le Pacifique sur le plan de la sécurité. Contrairement à l'Europe, où il y a une myriade d'organismes institutionnels et de nombreux cadres permettant de discuter et même de négocier des questions de sécurité, rien n'existe pour débattre de la sécurité régionale dans la région du Pacifique, et encore moins pour entreprendre des négociations. Compte tenu des difficultés très réelles qu'il y aura à contenir les nouvelles sources d'instabilité, cette absence de forum doit être considérée comme un problème majeur.

C'est indéniablement avec prudence qu'il faut aborder cette question de la création d'une commission de la sécurité dans le Pacifique. Au début, son mandat devrait être modeste et exclure les négociations. Il faudrait

[Texte]

be built. It seems to me that Canada should be one of the builders. We should not forget that Canada was one of the builders of what has become the Conference on Security and Co-operation in Europe, CSCE. That body started out very modestly, yet has produced extraordinary returns.

It is obvious that Canada's capacity to contribute militarily to Pacific security will remain very limited for the foreseeable future. But given the prospect of very real instabilities in the region, it seems to me there is an equally obvious need for Canada to contribute to the security of its Western approaches through arms control. We can actually do something practical in that area.

More could and should be said about the Pacific, but, before concluding, I would like to focus briefly on another maritime region in whose security Canada has a very direct stake and where arms control has an as yet unrealized role to play; that is the Arctic.

As with the Pacific, the Arctic has had its share of arms control proposals and Mikhail Gorbachev has again taken the lead in governmental terms in proposing that an arms control regime be fashioned for the Arctic. While his proposals, delivered in a speech in Murmansk, received a rebuff similar to his Vladivostok speech, an opportunity to make progress on this issue was created during Prime Minister Mulroney's visit to Moscow.

This issue was the theme of a panel on Arctic arms control, established by our centre last year and involving Canadian specialists on security and the Arctic, ranging from a former submariner with experience in under the Arctic icepack to the President of the Inuit Circumpolar Conference. The panel produced an agenda for Arctic arms control in a report entitled *Security Co-operation in the Arctic: A Canadian Response to Murmansk* and I have copies with me for members of the committee.

Canadian government policy has eschewed regional approaches to Arctic security in the past, emphasizing instead the need to regard Arctic security in the broader context of East-West competition. With the dawning of the new era in East-West security co-operation, it is no longer appropriate that the pursuit of Arctic security be confined within a Cold War perspective. The recommendations contained in our report were therefore designed to reflect a circumpolar perspective on Arctic security that also takes into consideration the realities of East-West politics.

The panelists recognized that a web of civil co-operation has been emerging for some time among the circumpolar states, in such areas as Arctic science and environmental protection, and that civil co-operation must continue to have the lead in development of a

[Traduction]

cependant amorcer le processus et construire une base. Il me semble que le Canada pourrait être l'un des constructeurs. Nous ne devons pas oublier que le Canada a été l'un des constructeurs de ce qui est devenu la Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe, la CSCE. C'est un organisme qui a eu des débuts très modestes et a pourtant obtenu des résultats extraordinaires.

Il est certain que la contribution militaire du Canada à la sécurité dans le Pacifique restera très limitée dans un premier temps. Mais étant donné les risques d'instabilité dans la région, il me semble tout aussi nécessaire pour le Canada de contribuer à la sécurité de sa bordure occidentale par le contrôle des armements. Nous pouvons avoir une action pratique dans ce domaine.

Il faudrait en dire beaucoup plus sur le Pacifique, mais, avant de conclure, je voudrais passer rapidement à une autre région maritime dont la sécurité est essentielle pour le Canada et où le contrôle des armements peut encore jouer un rôle considérable; je veux parler de l'Arctique.

Comme le Pacifique, l'Arctique a eu sa part de propositions de contrôle des armements, et c'est encore Mikhail Gorbatchev qui a pris la tête des opérations sur le plan gouvernemental en proposant d'élaborer un régime de contrôle des armements pour l'Arctique. Quoique ses propositions, présentées dans un discours à Mourmansk, aient essuyé une rebuffade comme le discours de Vladivostok, la visite du premier ministre Mulroney à Moscou a ouvert la porte à de nouveaux progrès sur cette question.

Cette question a été le thème d'un groupe de travail sur le contrôle des armements dans l'Arctique établi par notre centre l'année dernière et faisant intervenir des spécialistes canadiens sur la sécurité et l'Arctique, depuis un ancien sous-marinier ayant voyagé sous la banquise arctique jusqu'au président de la Conférence circumpolaire inuite. Le groupe de travail a présenté un programme de contrôle des armements dans l'Arctique dans un rapport intitulé *Security Co-operation in the Arctic: A Canadian Response to Murmansk*, et j'ai ici des exemples de ce rapport pour les membres du Comité.

Jusqu'ici, le gouvernement canadien a préféré, plutôt que d'aborder la sécurité dans l'Arctique sur une base régionale, insister sur le fait que la sécurité dans l'Arctique devait être examinée dans le contexte plus large de la compétition Est-Ouest. A l'aube d'une ère nouvelle de coopération Est-Ouest en matière de sécurité, il n'est plus nécessaire d'examiner la sécurité dans l'Arctique uniquement sous l'angle de la guerre froide. Les recommandations contenues dans notre rapport ont donc été conçues pour refléter une perspective circumpolaire de la sécurité arctique qui tienne également compte des réalités de la politique Est-Ouest.

Les membres du groupe de travail ont reconnu que des liens de coopération civile se tissent depuis quelque temps entre les États circumpolaires dans des domaines comme la science et la protection environnementale dans l'Arctique, et que la coopération civile doit continuer à

[Text]

peaceful Arctic. However, arms control and other confidence-building measures can play an important ancillary role by helping to insulate the emerging web of civil co-operation from the intrusion of military competition from outside the region.

First, the panel proposed establishment of a demilitarized zone in the central Arctic basin. Second, it suggested that the Open Skies agreement now being negotiated be extended to include the Arctic Ocean area, which is excluded under the current Western position. Third, a number of confidence-building measures were proposed. Fourth, the panel pointed out that Arctic security would be significantly enhanced by certain naval arms control measures, particularly limits on sea-launched cruise missiles and on nuclear-powered attack submarines.

• 1115

Finally, to get all this started, the panel proposed that Canada appoint an ambassador for circumpolar affairs to enhance the co-ordination and continuity of Canadian Arctic policy, and that it promote the establishment of a conference on Arctic security and co-operation. We are pleased to note that these two ideas seem to have been picked up by the government, the latter in the form of a proposal put forward in Moscow by Prime Minister Mulroney for an Arctic council. Hopefully, these proposals will be carried forward over the next few months.

Now, I would like Tariq Rauf to conclude our presentation with a statement focusing on the prospects for naval arms control.

Mr. Tariq Rauf (Senior Research Associate, Canadian Centre for Arms Control and Disarmament): The last uncharted frontier in arms control relates to naval armaments and the competition for superiority at sea. For a variety of geo-political and technological reasons naval arms control is certain to become one of the most critical areas in East-West arms control. The central objective of naval arms control would be to reduce instabilities resulting from naval activities.

Unsuccessful attempts have been made at naval arms control at various United Nations fora. The United States, unfortunately, occupies the unenviable position of being the principal opponent of any meaningful discussions on naval arms control. The reasons for United States opposition to talks on naval arms control are not difficult to identify. They include, for example, that NATO relies on the sea lines of communication for military reinforcement, with many of its members dependent on the oceans for economic and security purposes; that the United States is a maritime power, in contrast to the

[Translation]

être à la base du développement d'un Arctique pacifique. Cependant, le contrôle des armements et les autres mesures d'instauration de la confiance peuvent jouer un rôle complémentaire utile en permettant de mettre ce réseau naissant de coopération civile à l'abri de l'intrusion de rivaux militaires extérieurs à la région.

Premièrement, le groupe de travail a proposé la création d'une zone démilitarisée dans le centre du bassin arctique. Deuxièmement, il a proposé que l'accord sur les ciels ouverts qui fait actuellement l'objet de négociations soit élargi de façon à inclure la zone de l'océan Arctique, qui est exclu dans la position occidentale actuelle. Troisièmement, plusieurs mesures visant à établir la confiance ont été proposées. Quatrièmement, le groupe de travail a souligné que la sécurité de l'Arctique serait beaucoup mieux assurée par certaines mesures de contrôle des armements navals, particulièrement des limites sur les missiles de croisière lancés en mer et sur les sous-marins nucléaires d'attaque.

Enfin, pour lancer tout cela, le groupe de travail a proposé que le Canada nomme un ambassadeur chargé des affaires circumpolaires pour coordonner et poursuivre la politique arctique canadienne, et qu'il organise une conférence sur la sécurité et la coopération dans l'Arctique. Nous sommes heureux de constater que ces deux idées semblent avoir été retenues par le gouvernement, la dernière sous la forme d'une proposition présentée à Moscou par le premier ministre Mulroney pour créer un conseil de l'Arctique. Nous espérons que ces propositions seront menées à bien au cours des prochains mois.

Je vais maintenant demander à Tariq Rauf de conclure notre exposé en présentant une déclaration sur les perspectives de contrôle des armements navals.

M. Tariq Rauf (attaché principal de recherche, Centre canadien pour le contrôle des armements et le désarmement): Le seul domaine qui ne soit pas encore défini en matière de contrôle des armements est celui des armements navals et de la course à la supériorité en mer. Pour toutes sortes de raisons géopolitiques et technologiques, le contrôle des armements navals deviendra certainement l'un des domaines les plus critiques du contrôle des armements Est-Ouest. L'objectif central du contrôle des armements navals serait de réduire l'instabilité due aux activités navales.

Dans les divers forums des Nations-Unies, il y a eu plusieurs tentatives infructueuses visant à contrôler les armements navals. Malheureusement, les États-Unis occupent la position peu enviable du principal adversaire à toutes véritables discussions sur le contrôle des armements navals. Les causes de l'opposition américaine aux pourparlers sur le contrôle des armements navals ne sont pas difficiles à identifier: l'OTAN, par exemple, dépend des lignes de communication maritimes pour ses renforts militaires, et l'économie et la sécurité de nombreux de ses membres dépendent de la maîtrise des

[Texte]

U.S.S.R., and needs to maintain superiority at sea; and that the U.S. has the responsibility of protecting the freedom of the seas in addition to numerous international defence commitments of a maritime nature.

In terms of bureaucratic politics, finally, the U.S. Navy remains adamantly opposed to any manner of naval arms limitation on the grounds that this would be inimical to U.S. security interests, and jealously guards its independence. In this context, I would like to mention that I have recently come back from the first international seminar on naval arms limitation and naval activities reduction in the world's oceans, organized by the Peace to the Oceans Commission in Moscow. There were a number of retired U.S. Navy admirals in attendance, plus some analysts from the Rand Corporation, who are actually working on a study on naval arms control for the office of the U.S. Secretary of Defence. The U.S. Navy is not particularly pleased at this turn of events.

In general, NATO opposition to naval arms control has been predicated on the argument that the greatest threat to Western security emanated from preponderantly large Soviet and Warsaw Treaty land forces based in Europe, and that the West needed superiority at sea in order to safeguard the various sea lines of communication. It was argued, further, that sea-based forces were stabilizing, that strategic naval nuclear forces buttress deterrence, and that naval forces cannot be used to seize and hold territory. Thus, Western arms control efforts have focused on eliminating the Warsaw Treaty's numerical advantage in land forces. That is why the mandate for the negotiation on reducing conventional forces in Europe, CFE, excluded naval forces.

In essence, the West has sought to contain the Warsaw Treaty's land forces while protecting its own naval power. Now that the Warsaw Treaty countries and the Soviet Union have agreed to asymmetrical cuts in conventional forces to equal levels some 10% below NATO's current holdings, and since Moscow has conceded the United States the right to have larger stationed land forces in Europe, surely the time has arrived to begin preparing seriously to place naval arms control on the negotiating table.

In my view, naval arms control should be tackled sooner rather than later. Technological developments already under way in both the U.S. and the U.S.S.R. will very soon lead to the deployment of more accurate, more reliable, strategic naval nuclear weapons that will have roughly the same counterforce potential as land-based intercontinental ballistic missiles. The U.S. Trident II/D-5

[Traduction]

océans; les États-Unis sont une puissance maritime, contrairement à l'URSS, et doivent maintenir leur supériorité maritime; et enfin, les États-Unis sont responsables de la protection de la liberté des mers ainsi que de nombreux engagements de défense internationale de nature maritime.

En termes de politique bureaucratique, enfin, la marine américaine reste catégoriquement opposée à toute forme de limitation des armements nucléaires, considérant que ceci serait contraire aux intérêts de la sécurité américaine, et garde jalousement son indépendance. Dans ce contexte, je voudrais signaler que je suis récemment rentré du premier colloque international sur la limitation des armements navals et la réduction des activités navales dans les océans du monde, organisé par la Commission de la paix sur les océans, à Moscou. Il y avait là un certain nombre d'amiraux de la marine américaine à la retraite, ainsi que des analystes de la *Rand Corporation*, qui travaillent à une étude sur le contrôle des armements navals pour le bureau du secrétaire de la défense américain. La marine américaine n'est pas très heureuse de la tournure que prennent les événements.

En général, l'OTAN s'est toujours opposée au contrôle des armements navals sous prétexte que la principale menace pour la sécurité de l'Ouest venait des forces terrestres soviétiques et des pays du pacte de Varsovie basées en Europe, et que l'Ouest devait conserver sa supériorité en mer pour sauvegarder les diverses lignes maritimes de communication. On ajoutait à cela que les forces maritimes jouaient un rôle de stabilisation, que les forces nucléaires navales stratégiques renforçaient la dissuasion et que les forces navales ne pouvaient être utilisées pour s'emparer de territoires. Ainsi, les efforts occidentaux de contrôle des armements ont avant tout visé à éliminer l'avantage numérique des forces terrestres des pays du pacte de Varsovie. C'est pour cette raison que le mandat des négociations sur la réduction des forces classiques en Europe, CFE, excluait les forces navales.

Essentiellement, l'Ouest a cherché à contenir les forces terrestres des pays du pacte de Varsovie tout en protégeant sa propre puissance navale. Les pays du pacte de Varsovie et l'Union soviétique ont maintenant accepté des réductions asymétriques des forces classiques pour parvenir à des niveaux parfois inférieurs de 10 p. 100 aux forces actuelles de l'OTAN, et puisque Moscou a concédé aux États-Unis le droit d'avoir un nombre plus important de forces terrestres stationnées en Europe, le moment est certainement venu de commencer à se préparer sérieusement à mettre le contrôle des armements navals sur la table de négociation.

D'après moi, c'est le plus tôt possible qu'il faudrait s'attaquer au contrôle des armements navals. Les progrès technologiques actuellement réalisés aux États-Unis et en URSS aboutiront très bientôt au déploiement d'armes nucléaires navales stratégiques plus précises et plus fiables, qui auront le même potentiel contre-offensif que les missiles balistiques intercontinentaux à base terrestre. Le

[Text]

10-warhead submarine-launched ballistic missile, currently being tested prior to deployment, will have an accuracy of some 130 metres at a range of 11,000 kilometres. This accuracy is nearly the same as that of the land-based MX ICBM.

On the Soviet side the modified SS-N-20 10-warhead submarine-launched ballistic missile is due to begin testing soon, while the SS-N-23 (4 MIRV) SLBM has been deployed since 1988. These two, likely, will give the Soviet Union a near hard-target-kill capability against U.S. land-based missile forces.

• 1120

Further, the development of long-range, land-attack, nuclear-armed sea-launched cruise missiles, or SLCMs, by both superpowers is yet another potentially destabilizing development. While submarine-launched ballistic missiles will be captured under the prospective strategic arms reduction, or START, agreement under negotiation in Geneva, SLCMs have not been included because the U.S. believes that it is very difficult, if not impossible, to verify limits on cruise missiles.

Besides the two superpowers, the three other nuclear-weapon states are also modernizing their naval nuclear forces. Britain will buy U.S.-built Trident II SLBMs for deployment in the mid to late-1990s, while France is developing the M5 SLBM for deployment by the end of the decade. China has begun testing the CSS-N-3 SLBM. These forces will not be affected by a U.S.-Soviet START agreement since these three countries are not parties to these talks.

Over 60 countries now have either a ship-borne or an airborne anti-ship missile capability, and missile-armed patrol boats. These do not as yet, however, represent a serious threat to superpower navies, or even to other significant maritime powers. In the future, though, smaller but quite capable navies might well be involved in disputes in the context of their newly acquired responsibilities for patrolling and protecting their respective Exclusive Economic Zones established under the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea. Growth in naval forces and activities worldwide can only lead to greater instability at sea and heightened risks of dangerous incidents.

Some initiatives for naval arms control, however, have recently been undertaken. On March 9, 1989, at the Vienna-based Negotiations on Confidence and Security-Building Measures between the 35 CSCE states, the socialist group of countries tabled confidence-building measures covering naval forces. In late May 1989 the

[Translation]

missile balistique américain à dix ogives Trident II/D-5 lancé par sous-marin, que l'on teste actuellement avant de le déployer, aura une précision d'environ 130 mètres à une distance de 11,000 kilomètres. Cette précision est pratiquement la même que celle des missiles balistiques intercontinentaux MX à base terrestre.

Du côté soviétique, le missile balistique modifié à dix ogives SS-N-20 lancé par sous-marin doit bientôt être mis à l'essai, tandis que le missile balistique SS-N-23 (4 MIRV) lancé par sous-marin est déployé depuis 1988. Grâce à ces deux missiles, l'Union soviétique disposera d'une arme d'une précision pratiquement absolue contre les missiles terrestres américains.

De plus, le fait que les deux superpuissances aient mis au point des missiles de croisière nucléaires lancés en mer, à longue portée et destinés aux attaques terrestres, aussi appelés SLCM, est une autre source de déstabilisation. Bien que les missiles balistiques lancés par des sous-marins seront régis par l'accord START, actuellement négocié à Genève, sur la réduction des armes stratégiques, les missiles de croisière lancés par sous-marins n'ont pas été inclus parce que les Américains considèrent qu'il est très difficile, sinon impossible, de vérifier les limites sur les missiles de croisière.

Outre les deux superpuissances, les trois autres pays disposant d'armes nucléaires modernisent également leurs forces nucléaires navales. La Grande-Bretagne achètera les SLBM américains *Trident II*, pour les déployer vers le milieu ou la fin des années 90, tandis que la France met actuellement au point le SLBM M5 qu'elle entend déployer à la fin de la décennie. La Chine a commencé les essais du SLBM CSS-N-3. Ces forces ne seront pas affectées par une entente START conclue entre les États-Unis et l'Union soviétique, puisque ces trois pays ne sont pas parties aux négociations.

Plus de 60 pays disposent maintenant de missiles antinavire aéroportés ou à bord de navires ou de patrouilleurs armés de missiles. Ceux-ci ne représentent toutefois pas encore une menace sérieuse pour les marines des superpuissances, ou même pour d'autres puissances maritimes importantes. À l'avenir, cependant, il se peut que des marines moins importantes, mais tout à fait capables, entrent dans des conflits dans le cadre de leurs nouvelles responsabilités de surveillance et de protection de leurs zones économiques exclusives respectives, en vertu de la convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer. L'accroissement des forces et des activités navales dans le monde ne peut qu'aboutir à une instabilité croissante en mer et à des risques accrus d'incidents dangereux.

Cependant, certaines initiatives de contrôle du désarmement naval ont été prises récemment. Le 9 mars 1989, dans le cadre des négociations de Vienne sur les mesures de renforcement de la confiance et de la sécurité entre les 35 pays membres de la CSCE, le groupe des pays socialistes a présenté des mesures de renforcement de la

[Texte]

Soviet Ministry of Foreign Affairs invited representatives from 14 Pacific countries, including Canada, to observe a naval exercise to be carried out by elements of the Soviet Pacific Fleet. Canada and other western countries, however, all declined the Soviet offer.

At last December's summit meeting in Malta between Presidents Bush and Gorbachev, the Soviets once again unsuccessfully pressed the U.S. to place naval arms control on their bilateral disarmament agenda. As well, for the first time, the Soviets proposed the elimination of all tactical naval or non-strategic nuclear weapons at sea.

The maritime environment has been excessively militarized and this imposes a significant environmental burden on the world's oceans and seas. In particular, fragile and sensitive areas of the world's oceans, such as the Arctic Ocean, are extremely vulnerable to ecological degradation from military activities, as well as from irresponsible commerce and development. Naval arms limitation, therefore, would benefit not only international and regional security, but also one of the most critical elements of the Earth's environment, the oceans.

Many arms control experts believe that the U.S. and NATO should accept the Soviet offer to discuss naval arms control. Follow-on steps, including discussions on the mandate, formulation of specific proposals and inspection provisions, need to be taken as soon as possible.

Verification of naval arms control measures will be difficult and complex because of the very nature of forces and activities involved. It must be emphasized in this context, however, that arms control verification cannot be absolute—adequacy is the sufficient standard. The more difficult verification tasks would require co-operative measures and the willingness to facilitate verification. Verification, therefore, is but one element among many and depends as much on political commitment as on issues of technical feasibility.

Naval arms control can best be approached at three levels: confidence building, operational, and structural.

Naval confidence-building measures, CBMs, could include advance notification of naval exercises, exchange of data, observation and monitoring of naval activities. Operational naval arms control could include limitations or controls on naval activities, forces, operations, manoeuvres, exercises, movements, and deployment areas. Operational measures can also be linked to CBMs.

[Traduction]

confiance incluant les forces navales. À la fin du mois de mai 1989, le ministère soviétique des Affaires étrangères a invité les représentants de 14 pays du Pacifique, y compris le Canada, à observer un exercice naval que devaient effectuer des éléments de la flotte soviétique du Pacifique. Cependant, le Canada et les autres pays occidentaux ont tous décliné l'invitation soviétique.

Lors de la rencontre au sommet de Malte en décembre dernier entre les présidents Bush et Gorbatchev, les Soviétiques ont tenté encore une fois, mais sans succès, de convaincre les États-Unis de placer le contrôle des armements navals à l'ordre du jour du désarmement bilatéral. En outre, pour la première fois, les Soviétiques ont proposé l'élimination de toutes les armes nucléaires navales tactiques ou non stratégiques en mer.

La militarisation maritime excessive pèse très lourdement sur les océans et les mers du monde. En particulier, des zones fragiles et sensibles des océans du monde, comme l'océan Arctique, sont extrêmement vulnérables à la dégradation écologique due aux activités militaires ainsi qu'à un développement ou des activités commerciales irresponsables. La limitation des armements navals serait donc non seulement essentielle à la sécurité régionale et internationale, mais aussi indispensable pour l'un des éléments les plus critiques de l'environnement terrestre, les mers.

De nombreux experts en contrôle des armements estiment que les États-Unis et l'OTAN devraient accepter l'invitation soviétique pour discuter de la limitation des armements navals. Il faut prendre le plus rapidement possible les mesures de suivi nécessaires, et en particulier discuter du mandat, formuler des propositions spécifiques et établir des dispositions concernant les inspections.

Il sera difficile et complexe de vérifier le respect des mesures de limitation des armements navals, étant donné la nature même des forces et des activités concernées. Il faut toutefois souligner que la vérification de la limitation des armements n'a pas besoin d'être absolue—il suffirait qu'elle soit adéquate. Les activités de vérification les plus difficiles exigeraient une coopération et une certaine bonne volonté pour permettre la vérification. Celle-ci n'est donc qu'un élément parmi d'autres et dépend autant de la volonté politique que des possibilités techniques.

Le contrôle des armements navals peut être abordé sous trois angles: le renforcement de la confiance, l'aspect opérationnel et la structure.

Dans le cadre des mesures de renforcement de la confiance, il serait possible d'annoncer à l'avance les exercices navals, d'échanger des données, et d'observer et de surveiller les activités navales. Les mesures de contrôle opérationnel des armements navals viseraient à limiter ou à contrôler les activités, les forces, les opérations, les manoeuvres, les exercices, les mouvements et les zones de déploiement en mer. Les mesures opérationnelles peuvent également être liées aux mesures de renforcement de la confiance.

[Text]

[Translation]

• 1125

Structural naval arms control would include limits on the number and type of vessels and weapons and the size of naval forces. It could conceivably include limits, for example, on the number of submarines of various types, both attack and missile firing.

While this discussion on naval arms control measures thus far has been in a global context, any or all of the three general categories of naval arms control would have relevance in both global and regional terms. Specifically, in our view, the elimination of non-strategic naval nuclear weapons, controls on nuclear-armed sea-launched cruise missiles, and limits on nuclear-powered attack submarines are three particularly promising areas for naval arms control.

Elimination of tactical naval nuclear weapons would add to predictability and stability in the central strategic balance at sea. A complete ban on nuclear-armed sea-launched cruise missiles would minimize the threat to the North American coastline and the interior by the prospect of increasing numbers of Soviet SLCM-firing submarines.

To a lesser extent it would minimize the threat posed to the Soviets by U.S. submarine operations in the Barents Sea and in other areas. Deep cuts in the number of nuclear-powered attack submarines would enhance the survivability of ballistic-missile submarines, SSBNs, or stabilizing retaliatory forces, particularly after START mandated reductions in strategic offensive forces. It would improve the West's defence of the sea lines of communication. It would decrease the threat to Soviet ballistic-missile submarines deployed in bastions.

As a step towards promoting naval arms control, it would be worthwhile for Canada to take the initiative in building support for specific and meaningful accords covering naval forces. To begin with, the Canadian government should add naval arms control to its present list of six arms control objectives.

Further, Canada could help bring naval armaments and activities within the fold of arms control negotiations. First of all, it could propose early discussions on confidence-building measures at sea, at the Vienna-based CSBM negotiations. Second, there could be verifiable cuts in the number of U.S. and Soviet nuclear-powered attack submarines; third, a verifiable total ban on nuclear-armed land-attack sea-launched cruise missiles within the context of a U.S.-Soviet strategic arms reduction treaty; and fourth, the elimination of tactical or non-strategic nuclear weapons at sea. This was originally proposed in April 1988 by Paul Nitze, the Reagan administration's senior arms control adviser, and more recently, last winter, by

Sur le plan de la structure, il serait possible de limiter le nombre et le type de navires et d'armements et l'importance des forces navales. Il serait par exemple concevable de limiter le nombre de sous-marins de divers types, qu'ils soient d'attaque ou lance-missiles.

Quoique jusqu'ici cette discussion sur les mesures de contrôle des armements navals se soit située dans un contexte global, ces trois catégories générales de contrôle des armements navals pourraient s'appliquer ensemble ou individuellement au niveau régional. A notre avis, l'élimination des armes nucléaires navales non stratégiques, la limitation des missiles de croisière nucléaires lancés en mer et la limitation des sous-marins d'attaque à propulsion nucléaire constituent trois domaines particulièrement prometteurs pour le contrôle des armements navals.

L'élimination des armes nucléaires navales tactiques rendrait l'équilibre stratégique maritime central plus prévisible et plus stable. Une interdiction complète des missiles de croisière nucléaires lancés en mer minimiserait le danger que fait peser sur les côtes et l'intérieur nord-américain l'augmentation du nombre de sous-marins lance-missiles soviétiques.

Dans une moindre mesure, ceci atténuerait également la menace que constituent pour les Soviétiques les opérations sous-marines américaines dans la mer de Barents et dans d'autres secteurs. Une diminution importante du nombre de sous-marins d'attaque à propulsion nucléaire augmenterait les possibilités de survie des sous-marins lance-missiles balistiques, les SSBN, ou des forces de riposte stabilisatrices, particulièrement après les réductions des forces offensives stratégiques dans le cadre des accords START. La défense occidentale des lignes maritimes de communication s'en trouverait améliorée et la menace pour les sous-marins lance-missiles balistiques soviétiques déployés en bastions en serait atténuée.

En vue de promouvoir le contrôle des armements navals, il serait bon que le Canada prenne l'initiative et essaie de rassembler des appuis pour des accords précis incluant les forces navales. Le gouvernement canadien devrait pour commencer ajouter la limitation des armements navals à sa liste de six objectifs en matière de contrôle des armements.

De plus, le Canada pourrait contribuer à faire entrer les armements et les activités navals dans le cadre des négociations sur le contrôle des armements. En premier lieu, il pourrait proposer des pourparlers sur les mesures de renforcement de la confiance en mer, aux négociations de Vienne sur les mesures de renforcement de la confiance et de la sécurité. Deuxièmement, il pourrait y avoir une diminution vérifiable du nombre de sous-marins nucléaires d'attaque américains et soviétiques et, troisièmement, une interdiction totale vérifiable des missiles de croisière à ogive nucléaire d'attaque terrestre lancés en mer dans le contexte du traité de réduction des armements stratégiques américano-soviétiques;

[Texte]

retired Admiral William Crowe, former Chairman of the U.S. Joint Chiefs of Staff.

Mr. Chairman, we would like to thank the committee for giving us the opportunity to present our views on the question of arms control and Canada's maritime sovereignty.

The Chairman: Thank you very much. I now recognize Mr. Creary, Vice-President of the Veterans Against Nuclear Arms Association.

Mr. Ray Creary (Vice-President, Veterans Against Nuclear Arms Association): Thank you, Mr. Chairman.

Most of the witnesses appearing before you will be known to you, so that you will have been aware of the interest or point of view they represented. I may be more of an unknown quantity, so it may be helpful if I give a few words of introduction.

I am a former naval officer and I am representing the association of veterans called Veterans Against Nuclear Arms. We formed it eight years ago when the Cold War was becoming intense. A real danger of nuclear war was becoming apparent and we thought we should do something about it; namely, to alert the public to the dangers and to help to produce some moderating Canadian influence.

To this end, we have submitted briefs, solicited and unsolicited, on many occasions to most task forces, commissions, and committees dealing with external affairs and defence. We presented a brief to this committee two years ago. We opposed the acquisition of nuclear-powered submarines. We opposed them and other proposals of the white paper on defence, not in any political sense, for we are apolitical, but because we did not think the proposals measured up to the challenge of the times.

• 1130

However that may have been, the events of the last year are finally ending the aftermath of World War II and releasing us to look ahead to the entirely new situation approaching with the next century. For the first time, a series of global problems of environmental, economic, and social nature as well as military threatens man's survival in such a general way that only a co-operative approach can provide solutions. The natural forum to devise a co-operative approach is the United Nations, and it is time all nations set to work to make the UN work in the way intended. There is no nation better suited to act as a catalyst in this regard than Canada.

[Traduction]

quatrièmement, les armes nucléaires tactiques ou non stratégiques en mer pourraient être éliminées. Ceci a été proposé à l'origine en avril 1988 par Paul Nitze, principal conseiller de l'administration Reagan sur la limitation des armements, et plus récemment, l'hiver dernier, par l'amiral à la retraite William Crowe, ancien président des chefs d'état-major américains.

Monsieur le président, nous aimerions remercier le Comité de nous avoir permis de présenter notre opinion sur la question du contrôle des armements et de la souveraineté maritime du Canada.

Le président: Merci beaucoup. Je donne maintenant la parole à M. Creary, vice-président de l'Association des anciens combattants contre les armes nucléaires.

M. Ray Creary (vice-président, Association des anciens combattants contre les armes nucléaires): Merci, monsieur le président.

Vous connaissez sans doute la plupart des témoins comparaisant devant vous et vous savez donc quels groupes d'intérêts ou quels points de vue ils représentent. Je suis sans doute moins connu, et il serait bon que je me présente d'une façon un peu plus précise.

Je suis un ancien officier de marine et je représente l'association d'anciens combattants appelée Association des anciens combattants contre les armes nucléaires. Nous avons constitué cette association il y a huit ans, au moment où la guerre froide devenait plus intense. Le danger de guerre nucléaire devenait plus apparent, et nous avons pensé qu'il fallait faire quelque chose; nous voulions alerter le public du danger et contribuer à créer une influence canadienne modératrice.

Dans ce but, nous avons présenté des mémoires—qu'on nous l'ait ou non demandé—à de nombreuses reprises à la plupart des groupes de travail, commissions et comités se penchant sur les affaires extérieures et la défense. Nous avons présenté un mémoire à ce Comité il y a deux ans. Nous nous sommes opposés à l'acquisition de sous-marins à propulsion nucléaire. Nous nous sommes également opposés à d'autres propositions du livre blanc sur la défense, pas du point de vue politique, puisque nous sommes apolitiques, mais parce que nous pensions que les propositions ne correspondaient pas au défi de l'époque.

Quoi qu'il en soit, les événements de l'année dernière mettent finalement un terme aux retombées de la Seconde Guerre mondiale et nous permettent de nous tourner vers le siècle prochain et vers une situation totalement nouvelle. Pour la première fois, une série de problèmes mondiaux de nature environnementale, économique et sociale, ainsi que militaire, menacent la survie de l'humanité d'une façon tellement générale que seule une véritable coopération permettrait d'y remédier. Le forum qui semble tout indiqué pour élaborer une approche coopérative est les Nations Unies, et il est temps que tous les pays tentent ensemble de donner aux Nations Unies le

[Text]

A national security policy for Canada should begin with the goal of making the United Nations the guarantor of the world's security. This would mean the negotiation of conflict through the UN, the use of the World Court to resolve disputes, and the creation of a UN security force to give effect to resolutions of the Security Council, to apply international law, to keep the peace, and to monitor, inspect and verify international treaties and agreements.

If a security policy of this kind were adopted, defence policy would change to accord with it, and sovereignty, being a role within defence policy, would change likewise. Sovereignty would become less associated with continental or national defence, as it is now known, and more associated with national and international law, particularly the 1982 Convention on the Law of the Sea. In fact, there could be no more helpful act to strengthen the foundation of our maritime sovereignty than for Canada to ratify the Convention on the Law of the Sea, so helping to bring it into force as soon as possible.

Sovereignty is a word having shades of meaning. When I use a word, said Humpty Dumpty, it means just what I choose it to mean. Not having found a definition we liked, we made up one of our own and suggest it to you as follows: sovereignty is the prevention of trespass, the provision of services, and the enforcement of national and international law within our territory, waters and air space.

In a marine context, this would translate into two functions: a regulatory and law enforcement function and a service function. The regulatory and law enforcement function would comprise: patrol over and in Canadian waters out to the 200-mile limit of the exclusive economic zone and over the Continental Shelf, where it protrudes, for surveillance, monitoring and control, where applicable, in accordance with the Law of the Sea; patrol over and in the areas assigned to Canada by competent authority for exercise of article 51 of the UN Charter, dealing with a nation's right to self-defence; enforcement of fisheries and mineral extraction regulations in the exclusive economic zone in accordance with the Law of the Sea, international and national agreements and regulations; suppression of terrorism, piracy, drug traffic, illegal immigration and smuggling; pollution control; and search, rescue and safety at sea.

The service function would comprise: provision of physical aids to navigation, such as buoys, lights, fog-horns, etc.; provision of radio aids to navigation; meteorological and ice forecasting; icebreaking; other

[Translation]

rôle qui devait être le leur au départ. Aucun pays ne convient mieux à ce rôle de catalyseur que le Canada.

Une politique de sécurité nationale pour le Canada devrait commencer par viser à faire des Nations Unies le garant de la sécurité internationale. Ceci signifierait la négociation des conflits par l'intermédiaire des Nations Unies, le recours à la Cour internationale pour le règlement des différends, et la création d'une force de sécurité des Nations Unies pour assurer la mise en oeuvre des résolutions du Conseil de sécurité, appliquer le droit international, maintenir la paix, et pour contrôler, inspecter et vérifier les traités et les accords internationaux.

Si une politique de sécurité de ce genre était adoptée, la politique de défense changerait pour s'y conformer, et la souveraineté, qui aurait un rôle dans le cadre de la politique de défense, évoluerait de même. La souveraineté serait moins associée à la défense continentale ou nationale, comme elle l'est maintenant, et plus liée au droit national et international, particulièrement dans le contexte de la convention de 1982 sur le droit de la mer. En fait, rien ne serait plus utile pour renforcer le fondement de notre souveraineté maritime que la ratification de la convention du droit de la mer par le Canada, la mise en oeuvre se faisant le plus rapidement possible.

La souveraineté est un mot à plusieurs sens. Quand j'emploie un mot, a dit Humpty Dumpty, il a la signification que je choisis de lui donner. N'ayant pas trouvé de définition à notre goût, nous en avons fabriqué une et nous vous la proposons ici: souveraineté signifie prévenir les intrusions, assurer des services et appliquer le droit national et international sur notre territoire, dans nos eaux et notre espace aérien.

Dans un contexte maritime, ceci se traduirait par deux fonctions: une fonction de service et une fonction d'application des règlements et des lois. Cette dernière comprendrait plusieurs éléments: patrouillage des eaux canadiennes jusqu'à la limite des 200 milles de la zone économique exclusive et sur la plate-forme continentale, là où elle va plus loin, à des fins de surveillance et de contrôle, s'il y a lieu, conformément au droit de la mer; surveillance des secteurs confiés au Canada par les autorités compétentes pour l'application de l'article 51 de la charte des Nations Unies sur le droit des pays à se défendre eux-mêmes; application des règlements sur les pêches et l'extraction minière dans la zone économique exclusive conformément au droit de la mer, aux accords et aux règlements internationaux et nationaux; suppression du terrorisme, de la piraterie, du trafic de stupéfiants, de l'immigration illégale et de la contrebande; contrôle de la pollution; et recherche, secours et sécurité en mer.

Quant à la fonction de service, elle comprendrait les points suivants: fourniture d'aides physiques à la navigation, telle que bouées, phares, cornes de brume, etc., et d'aides radio à la navigation; service de prévisions

[Texte]

Coast Guard functions of assistance to navigation; marine science and hydrography; search, rescue and safety at sea.

It is envisioned that the two functions would be carried out by two distinct services: the first, the regulatory and law enforcement function by the Canadian Navy and Air Force; the second, the service function by the Coast Guard. The present marine functions of other government departments would be incorporated into either the navy or the Coast Guard, as applicable.

The ships required for the service function would be of the types now operated by the Coast Guard and, for marine science, by the Department of Fisheries and Oceans. The ships required for the regulatory and law enforcement function would be smaller and cheaper than anything the navy has now, and there would be a need for numbers of them. Also, they would need characteristics to suit them for the other roles of the navy.

• 1135

Since these other roles are not the subject of this morning sitting, it may be sufficient to say that the main role we foresee is the ability to put at the disposal of the United Nations ships and aircraft to discharge the purposes previously mentioned for a UN security force. That is to say, to give effect to resolutions of the Security Council; to apply international law; to keep the peace; and to monitor, inspect, and verify international treaties and agreements. The additional functions to implement the convention on the Law of the Sea, noted for a sovereignty role, might be added for execution on the high seas and secondarily in territorial waters at the request of a coastal state.

These purposes might be exercised by the formation of international squadrons formed regionally of ships of a region's navies, plus ships of other nations having interests in the region concerned, operated under a regional authority responsible to the United Nations for overall direction. The ships allocated to an international squadron would need the fighting capabilities to be able to operate in combat situations of some sophistication, for the eradication of total war as an acceptable solution by great powers will not mean the quick eradication of violence at lesser levels. The resolutions of the security council to control explosive situations that may develop will require enforcement by forces having the capacity to cope with such situations. We believe the Halifax-class frigates and the fleet supply vessels to be well suited, but these will need to be supplemented by numbers of small, fast, armed patrol vessels to control tasks such as gun-running and drug traffic.

[Traduction]

météorologiques et sur l'état des glaces; brise-glace; autres fonctions d'aide à la navigation de la Garde côtière; sciences et hydrographie marines; recherche, secours et sécurité en mer.

Les deux fonctions pourraient être confiées à deux services distincts: la première, application des lois et règlements, à l'Armée de l'air et à la Marine canadienne, et la deuxième, la fonction de service, à la Garde côtière. Les fonctions maritimes actuelles d'autres ministères gouvernementaux seraient intégrées soit à la marine, soit à la Garde côtière, selon le cas.

Les navires nécessaires à la fonction de service seraient du même type que ceux dont dispose actuellement la Garde côtière et, pour les sciences marines, du même type que ceux du ministère des Pêches et Océans. Pour l'application des lois et des règlements, les navires seraient plus petits et moins coûteux que ceux qu'a actuellement la marine, et il en faudrait un nombre assez important. D'autre part, ils devraient être dotés d'autres caractéristiques, de manière à répondre aux autres rôles de la marine.

Étant donné que nous n'avons pas l'intention de passer en revue ces autres rôles au cours de la séance de ce matin, je me contenterai de préciser que la principale fonction que nous envisageons pour la marine est de mettre à la disposition des Nations Unies des navires et des aéronefs capables d'accomplir les missions précédemment attribuées à une force de sécurité de l'ONU. C'est-à-dire la mise en application des résolutions du Conseil de sécurité; l'application du droit international; le maintien de la paix; ainsi que la surveillance, l'inspection et la vérification des conventions et traités internationaux. A cela, on peut ajouter certaines fonctions supplémentaires d'application de la convention du droit de la mer pour imposer la souveraineté d'un pays tout d'abord en haute mer et, deuxièmement, dans les eaux territoriales, à la demande d'un État côtier.

Pour exercer ces fonctions, il suffit de constituer des escadrons internationaux formés de navires provenant des marines de la région et de bâtiments d'autres nations ayant des intérêts dans la région concernée. Ces escadrons sont placés sous la responsabilité des instances régionales, dont l'orientation générale est déterminée par les Nations Unies. Les navires affectés à un escadron international doivent être dotés d'un armement qui leur permet de prendre part à des combats de nature assez complexe, car l'élimination de la guerre totale a beau être une situation acceptable pour les grandes puissances, elle ne se traduira pas par une éradication rapide de la violence aux niveaux inférieurs. Les résolutions du Conseil de sécurité visant à contrôler certaines situations explosives nécessitent la mise en place de forces de maintien de la paix ayant la capacité de réagir dans de telles situations. Nous estimons que les frégates de la classe Halifax et les navires de ravitaillement conviennent bien à ces fonctions, mais qu'il faudra les compléter par de nombreux petits patrouilleurs

[Text]

We believe a maritime force constructed along the lines sketched out will respond to the needs of international and national security in the next century, which as we see it will be based increasingly on the application of international law, treaty, and agreement under the United Nations and its institutions.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Creary; and I thank all members of the panel for interesting testimony this morning.

Mr. Rompkey (Labrador): Mr. Chairman, I want to welcome our witnesses. Of course I want to welcome the Veterans Against Nuclear Arms, but I must say that when the arms control centre come and invite me to go to the Pacific Ocean in the middle of a Canadian winter, they are particularly welcome before this committee. And I accept the invitation. I do not know about my colleagues.

The interesting thing, when I listen to these briefs, is that it brings us back to war, having been lulled by peace. We are all so lulled by peace these days that to talk about SLCMs and all those other things... we have forgotten the SLCMs are out there. We have been lulled by the events in eastern Europe, I think.

I think I for one, and maybe others on the committee, have been guilty of a little myopia. Maybe it is my fault, because I come from the Atlantic. I was brought forcefully to the recognition that there is no forum on the Pacific as we do have in the Atlantic, and maybe we have been focusing too much on the Atlantic, to the exclusion of the Pacific. I think we as a committee have to begin to focus on the Pacific. I was struck by the suggestion of the table that must be built to bring people to for the resolution of problems that are going to emerge in the Pacific. I recognize that and I commend it to the committee for further thought.

Maybe the best thing to do is to get the questions out of my head and on the table so both of our witnesses can respond to them. I really am thinking out loud here, and you will have to excuse any muddle-headedness more than usual on my part.

• 1140

I want to talk first about verification at sea. You answered that question later on in the brief by saying that verification would be difficult but it would be only one of a mix of a number of different aspects that, taken together, could be used to resolve the arms control issue. But I want you to comment a little more about the difficulty of doing verification at sea as opposed to on land or in the air.

[Translation]

armés pour des activités telles que la lutte contre le trafic d'armes et de drogues.

Nous estimons qu'une force d'intervention maritime constituée de cette manière permettrait de répondre aux besoins en matière de sécurité internationale et nationale au cours du prochain siècle, besoins qui dépendront de plus en plus de l'application du droit international, des traités et des conventions des Nations Unies et de leurs institutions.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Creary; je remercie également tous les membres du groupe pour les intéressants témoignages que nous avons entendus ce matin.

M. Rompkey (Labrador): Monsieur le président, je souhaite la bienvenue à nos témoins. Bien entendu, je souhaite la bienvenue à l'Association des anciens combattants contre les armes nucléaires, mais je dois dire que j'apprécie tout particulièrement la proposition, lancée en plein hiver canadien par le Centre pour le contrôle des armements, de nous rendre dans l'océan Pacifique. Je ne peux pas me prononcer pour mes collègues, mais quant à moi, j'accepte l'invitation.

Les mémoires que nous avons entendus ce matin nous sortent de notre torpeur et nous ramènent à la guerre. Nous sommes actuellement tellement habitués à la paix que nous avons tendance à oublier les missiles de croisière, etc... Je crois que la situation en Europe de l'Est nous a quelque peu assoupis.

Pour ma part, j'avoue que je n'ai pas été assez ouvert à la réalité. C'est peut-être aussi le cas de certains autres membres du Comité. C'est peut-être ma faute, car je viens de l'Atlantique. On m'a toujours dit qu'il n'y avait pas de tribune pour le Pacifique comme pour l'Atlantique. Peut-être que nous nous sommes trop intéressés à l'Atlantique, aux dépens du Pacifique. Je crois que notre Comité devrait commencer à s'intéresser au Pacifique. J'ai été frappé par l'idée de mettre sur pied une tribune consacrée au règlement des problèmes qui vont se faire jour dans le Pacifique. Cette idée me paraît bonne, et je recommande au Comité de l'analyser sérieusement.

Le mieux que j'ai à faire est peut-être de poser des questions aux témoins. J'étais en train de penser tout haut, et je vous prie de m'excuser d'avoir formulé certaines idées un peu plus confuses qu'à l'habitude.

J'aimerais parler tout d'abord de la vérification en mer. Vous avez répondu à cette question dans votre mémoire en disant que la vérification serait difficile mais qu'elle représente seulement un des nombreux moyens qui, collectivement, pourrait servir à résoudre le contrôle des armements. J'aimerais cependant vous demander de nous parler un peu plus de la difficulté que représente la vérification en mer par opposition à la vérification terrestre ou aérienne.

[Texte]

I was struck by the point that countries that were signatories to the Law of the Sea Convention will be looking at protecting their economic zones in future. I want to point out a couple of ironies I see here.

On all our oceans, really, but in the Arctic more particularly, the irony is that the enemy is becoming our neighbours, and maybe it has been all along. It is the Americans who do not tell us where their subs are. It is the Americans who dash through the Northwest Passage. They are going to tell us when they are going through now. But really, in terms of naval arms control, Mr. Shevardnadze, among others, and yourselves today have pointed out that the real difficulty to be overcome in naval arms control is dealing with our own neighbours, the Americans, and how we are going to come to grips with that.

I also see that in the context of the suggestion from the naval veterans with regard to the UN force. The U.S. would have to be part of that UN force, but why the U.S. as part of a UN force would obstruct the use of American vessels in Canadian waters. . . I have to question that. So the irony here is how we deal with our own neighbours, either in our seas and our economic zone or in the peacekeeping forums.

The other difficulty I see is the necessity to convince the general public of the relationship between the two things we are seeing happening at the same time. We are talking about building down at the same time as we are talking about the necessity for building up. We are talking about building down in terms of worldwide armaments, nuclear arms, that sort of thing, and as I said at the beginning, we are all lulled by peace. Peace is breaking out in the world, and yet you have overfishing; you have illegal drugs; you have illegal immigrants; you have pollution that has to be dealt with. We have not the means.

Witnesses before this committee before have pointed out the commitment-capability gap that we have in Canada of enforcing sovereignty. So you are talking about a build-down on the one hand; on the other hand, we need really to build up if we are going to exercise sovereignty off our coast.

I would like some guidance as to how we as politicians should try to convince Canadians, 70% of whom think there should be arms control and it is okay to slash the defence budget. . . Yet if you cut the frigate program, and if you cut the Tracker aircraft, and if you cut the *Polar 8*, what you are doing is cutting away at Canada's ability to exercise its sovereignty. So what I need some guidance on as a politician is how I deal with build-down and build-up at the same time and deal with the Canadian public in trying to do that public education process. I really feel there is a difficulty there for us.

[Traduction]

J'ai été frappé par le fait que les pays signataires de la Convention du droit de la mer chercheront à l'avenir à protéger leurs zones économiques. Cela me paraît quelque peu ironique.

Dans tous les océans qui nous bordent, mais surtout peut-être dans l'Arctique, l'ironie veut que notre ennemi soit de plus en plus nos voisins. Peut-être d'ailleurs en a-t-il toujours été ainsi. Ce sont les Américains qui refusent de nous révéler la position de leurs sous-marins. Ce sont les Américains qui empruntent le passage du Nord-Ouest. Maintenant, ils sont censés nous avertir. Comme le dit M. Shevardnadze, entre autres et comme vous venez tout juste de le dire vous-même, la véritable difficulté en matière de contrôle des armements maritimes, c'est de trouver un moyen de nous entendre avec nos voisins, les Américains.

La proposition des Anciens combattants de la Marine au sujet de la force des Nations Unies me paraît également contradictoire. Étant donné que les États-Unis feraient partie de cette force de l'ONU, je doute qu'ils acceptent de prendre des mesures pour empêcher les navires américains de croiser dans les eaux canadiennes. Par conséquent, la difficulté provient de nos propres voisins, que ce soit en mer et dans notre zone économique ou dans les tribunes internationales pour le maintien de la paix.

L'autre difficulté est la nécessité de convaincre le grand public de l'utilité de deux tendances parallèles. D'un côté, nous parlons de réduire les armements et de l'autre, il est question de renforcer notre défense. Nous voulons réduire les armements, les armes nucléaires et autres arsenaux à l'échelle mondiale et, comme je l'ai dit au début, nous nous laissons bercer par la vague de paix qui envahit le monde. Mais d'un autre côté, nous n'avons pas les moyens de faire face aux problèmes de la surpêche, des drogues illicites, des immigrants illégaux, de la pollution.

Des témoins que nous avons entendus avant vous ont souligné que le Canada, malgré sa volonté, n'a pas les moyens de faire respecter sa souveraineté. Vous parlez de réduction des armements, mais pourtant, nous avons besoin de renforcer notre défense si nous voulons affirmer notre souveraineté aux frontières.

J'aimerais que vous nous aidiez, nous autres les hommes politiques, à préciser ce que nous devons faire pour convaincre les Canadiens dont 70 p. 100 sont en faveur du contrôle des armements et de la réduction du budget de défense. . . Pourtant, comment le Canada va-t-il faire respecter sa souveraineté si l'on supprime le programme des frégates, l'avion Tracker et le *Polar 8*? En tant qu'homme politique, j'aimerais savoir comment je peux expliquer à la population canadienne que nous devons à la fois réduire et augmenter nos moyens de défense. C'est un aspect particulièrement difficile pour nous.

[Text]

Mr. Rauf: I will start first and then respond to some of your questions and concerns about verification at sea.

One of the problems is that there is a vast variety of missions, types, and numbers of naval platforms and weapons systems. Just to give you some idea, there are more than 3,700 nuclear-capable naval platforms comprising 500 ships of 59 different classes. Of these, there are 447 nuclear submarines of 49 classes, and so on.

Mr. Blackburn (Brant): Of what countries are you speaking?

• 1145

Mr. Rauf: These are nuclear capable, of the five nuclear navies. One of the problems with naval arms control is where do you start? Do you start in terms of structural arms control—that is, in terms of the weapons systems, in terms of platforms—or does one start at a slightly lower level, so to speak, with confidence-building measures, and then from there move on to limitations, restrictions and elimination of certain categories of weapons, missions and so on?

One of the major problems at the moment is the U.S. Navy's policy of neither confirming nor denying the presence of nuclear weapons on their ships. The Soviet Union have it both ways. When it is convenient to them they declare that their ship is nuclear capable; when it is not convenient they either remain silent or say that it is not a nuclear capable ship.

The problem with the verification of missiles on ships is that this requires intrusive verification. Inspectors of the other side will have to clamber onboard a ship, peer into all its holes, nooks and crannies, and this is something with which no navy is particularly comfortable. Therefore we have a sort of structural problem in terms of verification of limitations on certain types or classes of weapons. That is why people have suggested that, instead of limiting things like cruise missiles, one should ban the entire category of systems so that, even if you detect one, it is regarded as a violation.

Mr. Lamb: Mr. Chairman, if I could just make three very brief comments, on verification all I would add is that relative to verification of limitations on land forces, very little effort has thus far gone into verification of naval arms control agreements. I think there really is a requirement now to generate the political support for naval arms control that would lead to the technical homework getting done. I know that the verification research unit in External Affairs has done some work on the verification of sea-launch cruise missile limits, but conceivably their program could be looked at to see whether there are other naval arms control verification

[Translation]

M. Rauf: Je vais commencer par répondre à certaines de vos questions et préoccupations concernant la vérification en mer.

Un des problèmes tient à l'énorme variété des missions, des types et des quantités de plates-formes navales et de systèmes d'armes. Pour vous donner une idée, il existe plus de 3,700 plates-formes navales capables de lancer des engins nucléaires. Elles comportent 500 navires de 59 classes différentes et 447 sous-marins nucléaires de 49 classes différentes.

M. Blackburn (Brant): De quel pays parlez-vous?

Mr. Rauf: Il s'agit des bâtiments dotés d'engins nucléaires des cinq marines nucléaires. Dans le cas des armes navales, une des premières difficultés est de savoir par où commencer. Doit-on commencer par imposer un contrôle structurel des armements, c'est-à-dire un contrôle applicable aux systèmes d'armes, aux plate-formes, ou, au contraire, à un niveau légèrement inférieur, si l'on veut, en instaurant tout d'abord un climat de confiance à partir duquel il est possible d'imposer des limitations, des restrictions ainsi que l'élimination de certaines catégories d'armes, de missions, etc?

En ce moment, une des plus grandes difficultés tient à la politique de la marine américaine de refuser de confirmer ou d'infirmer la présence d'armes nucléaires sur ses navires. Quant à l'Union soviétique, elle joue sur les tableaux, déclarant quand ça l'arrange que tel navire est doté d'engins nucléaires et, à certains autres moments, refusant de se prononcer ou affirmant que ce navire ne comporte pas d'engins nucléaires.

Le problème, c'est que la vérification des missiles nécessite l'intervention à bord des navires d'inspecteurs de la partie adverse pour vérifier les coins et les recoins du bâtiment. Aucune marine ne prise ce genre d'intrusion. La vérification des limites imposées à certains types ou classes d'armes pose donc une sorte de problème structurel. C'est pourquoi certains observateurs proposent d'interdire tous les systèmes d'armes plutôt et pas seulement les missiles de croisière, car, de cette manière, il serait facile de repérer les infractions.

M. Lamb: Monsieur le président, permettez-moi de présenter trois brefs commentaires sur la vérification. Tout d'abord, par rapport aux mesures concernant les forces terrestres, très peu d'efforts ont été entrepris jusqu'à présent pour vérifier l'application des ententes de contrôle des armes navales. Ce qu'il nous faut véritablement maintenant, c'est une volonté politique d'appliquer le contrôle des armes navales afin que l'application des mesures techniques soit possible. Je sais que la section des Affaires extérieures chargée des recherches sur la vérification s'est penché sur la limitation des missiles de croisière lancés en mer. Je crois

[Texte]

challenges to which Canada could put its hand. That is the first point.

On the second point relating to the business of the U.S. being the enemy in regard to Arctic security, I am not sure that I would have put it that way. I think the point I would make there is that the difficulties we have with the United States, or the difficulties we have with the Soviet Union in regard to the kinds of information issues that Tariq just mentioned, all point to the need to multilateralize the process. We are going to lose. The little countries are going to lose if we get into bilateral wrangling with the superpowers in terms of Arctic security. What we need to do is try to engage them in a dialogue among all of the circumpolar countries. That is the reason why we propose the conference on Arctic security and co-operation.

I support Mr. Mulroney's proposal for an Arctic council, because again there is a vacuum there. I am a little concerned though that, so far, External Affairs has been quite explicit in saying our understanding of this proposal for an Arctic council would exclude security issues. They want to see it focus on environment, science and technology and that stuff, which is good, but I think it would be a mistake not to include security, and I think some sort of formula along the baskets line incorporated into the CSCE process would make sense. Do not have this be a mainly security organization. There should be a basket for dealing with security and confidence building.

Finally, I make one more point just to underline something Tariq said. Naval arms control has been off the table until now, but I would put money—not a lot of money, but some money—on it coming up pretty quickly. I would just suggest that countries like Canada need to do their homework or else we are going to be handed a lot of *fait accomplis* by the superpowers, which will simply take over the process. We need get our oar in and our thinking straight on naval arms control now.

Mr. Rompkey: John, could you also comment on the dichotomy that I see—maybe you do not see it—in the public mind, the dichotomy between build-down and the necessity to maintain a capable force for exercising sovereignty?

Mr. Lamb: Well, it seems to me that when the public looks at Canada's defences and the defence budget—I have not done polling on this so I do not know—they look at Europe and they see how peace is breaking out there, and ask what are we spending money on tanks for, even though we are not spending money on tanks. This committee has a big education job.

[Traduction]

cependant qu'il faudrait revoir le programme des Affaires extérieures en se demandant s'il existe d'autres mesure de vérification du contrôle des armes navales dont le Canada pourrait se charger.

Deuxièmement, je ne suis pas certain que l'on puisse dire que les Américains nous menacent dans l'Arctique. À mon sens, les difficultés que nous rencontrons avec les États-Unis ou avec l'Union soviétique relativement aux questions d'information que Tariq vient de mentionner, prouvent qu'il est nécessaire de donner au processus une dimension multilatérale. Les petits pays comme le nôtre seront forcément perdants s'ils doivent affronter les superpuissances sur un plan bilatéral au sujet de la sécurité dans l'Arctique. Nous devons essayer d'inciter tous les pays circumpolaires au dialogue. C'est la raison pour laquelle nous proposons la conférence sur la sécurité et la coopération dans l'Arctique.

Je suis favorable à la proposition de M. Mulroney préconisant la création d'un Conseil de l'Arctique, car, pour le moment, c'est le grand vide. Je déplore toutefois que les Affaires extérieures ait affirmé de manière assez explicite que ce projet de Conseil de l'Arctique excluerait les questions de sécurité. Ce Conseil doit s'intéresser à l'environnement, à la science, à la technologie, etc. C'est très bien, mais je pense que ce serait une erreur d'exclure la sécurité selon une formule semblable à celle de la CSCE. Il n'est pas nécessaire que ce soit une organisation vouée principalement à la sécurité, mais plutôt un organisme général chargé d'instaurer un climat de sécurité et de confiance.

Enfin, j'aimerais souligner un commentaire de Tariq. Jusqu'à présent, il n'a pas été question du contrôle des armes navales, mais je serais content de parier qu'on en parlera très bientôt. À mon avis, les pays comme le Canada doivent étudier la question s'ils ne veulent pas être placés devant un fait accompli par les superpuissances qui vont tout simplement prendre en main ce type de contrôle. Nous devons dès maintenant nous mettre à la tâche et nous intéresser au contrôle des armes navales.

M. Rompkey: John, pourriez-vous également parler de la dichotomie qui existe, à mon sens, dans l'opinion publique relativement à la réduction des armements d'une part et à la nécessité de maintenir une force nous permettant d'exercer notre souveraineté, d'autre part?

M. Lamb: Je n'ai pas fait de sondage à ce sujet, mais il me semble que les Canadiens ne voient pas l'utilité de dépenser de l'argent pour acheter des chars d'assaut, même si ce n'est pas le cas en ce moment, alors que la paix s'instaure petit à petit en Europe. Le Comité a une grande tâche d'information à accomplir.

• 1150

Most Canadians would support naval forces designed to meet felt security threats, but they see old-fashioned

La plupart des Canadiens seraient en faveur de forces navales capables de contrer les menaces à la sécurité, mais

[Text]

threats and wonder why we are spending money on meeting them.

Mr. Rompkey: This committee has problems, but I suggest it could use some help from think-tanks and public organizations to try and carry out some general education. I see it as a real difficulty for politicians to do the educating and to come to grips with the dichotomy at the same time.

Mr. Lamb: Yes. This is the kind of research we do from time to time and are seeking funding for.

Mr. Blackburn: I thank our witnesses for two very informative presentations. I thoroughly enjoyed listening to both, which are fraught with all kinds of interesting question marks.

We have been dealing with two empires for many years now, the Soviet Union and the United States, and in the efforts of both to extend their influence in the world, we have become and always have been a part of the U.S. sphere.

The Soviet empire is now in ruins and there no question about that; it has lost Eastern Europe and the communist party has lost the will to govern the Soviet Union. No one knows that better than Mikhail Gorbachev, who wants to put as much distance between himself and the communist party as he possibly can when the inevitable climax comes.

It is true that they still have enormous capability in a military sense, but I do not think they have the will, even in the military, or the courage to face the prospect of a military confrontation. It is well known and practised in Washington that Washington can get anything it wants. The Soviets have given in on every front during the last year, with the possible exception of the reunification of Germany, and I suspect they will also give in there.

So when looking ahead, the question arises as whether it is necessary for Canada to be as close to Washington in these new problem areas of a military and mainly non-military nature as it has been during the past 40 years. Is it time for Canada to get a grip on its defence policy, for want of a better term, and to try to shape a more independent, not hostile, path in its own interests?

I think the reason for Prime Minister Mulroney deliberately excluding security in putting forward his Arctic council proposal was because we have an agreement with the United States that is due for renewal in a very few months, and that is the NORAD treaty. That is probably our number one problem in terms of naval issues, of Arctic sovereignty and security, and of trying to disengage ourselves from U.S. defence policy in the interests of establishing a more independent Canadian defence profile in which we will look out for our interests in terms of not just Arctic sovereignty but coastal surveillance as well.

[Translation]

les menaces leur paraissent désuètes et ils se demandent pourquoi nous consacrons tant d'argent à la défense.

M. Rompkey: Notre Comité a des problèmes et aurait besoin de faire appel à des groupes de penseurs et des organismes publics pour informer la population. Il me semble que les milieux politiques auront beaucoup de mal à informer le public tout en recherchant une solution à la dicotomie.

M. Lamb: C'est exact. C'est le genre de recherche que nous effectuons de temps à autre et pour laquelle nous cherchons à obtenir des fonds.

M. Blackburn: Je remercie nos témoins pour les deux exposés très utiles qu'ils nous ont présentés. J'ai eu beaucoup de plaisir à entendre leurs exposés qui ont soulevé toutes sortes de questions intéressantes.

Depuis de nombreuses années, nous sommes confrontés à deux empires, l'Union soviétique et les États-Unis, qui tous deux essaient d'étendre leur influence sur le monde. Nous avons toujours fait partie de la zone d'influence américaine.

Il est clair pour tout le monde que l'empire soviétique tombe actuellement en ruine, que l'Europe de l'Est s'en détache et que le parti communiste n'a plus la volonté de gouverner l'Union soviétique. Mikhail Gorbachev le sait mieux que quiconque, lui qui se distancie de plus en plus du parti communiste pour éviter d'être entraîné dans sa chute.

Il est vrai que l'Union soviétique dispose encore d'une énorme capacité militaire, mais je ne pense pas que les Soviétiques, même les militaires, aient la volonté ou le courage d'envisager une confrontation armée. Chacun sait que rien ne résiste à Washington. On peut le constater quotidiennement dans la capitale américaine. Depuis un an, les Soviétiques ont cédé sur tous les fronts, à l'exception peut-être de la réunification de l'Allemagne. Pourtant, je crois que, là aussi, ils devront céder.

Par conséquent, on peut se demander s'il est nécessaire pour le Canada de maintenir les liens qu'il entretient depuis 40 ans avec Washington, compte tenu de ces nouveaux problèmes de nature militaire et surtout de nature civile. Le moment est-il venu pour le Canada de prendre en main sa politique de défense, même si le terme n'est plus tout à fait approprié, afin d'adopter des moyens plus indépendants et non belliqueux de défendre ses propres intérêts?

Je pense que le premier ministre Mulroney a expressément exclu la sécurité de sa proposition de création d'un Conseil de l'Arctique, étant donné que nous devons renouveler dans quelques mois le traité NORAD que nous avons conclu avec les États-Unis. Notre plus grand problème sur le plan des questions navales, de la souveraineté, et de la sécurité de l'Arctique consiste probablement à nous démarquer de la politique de défense américaine afin d'imposer un profil de défense canadien affirmant à la fois notre souveraineté dans l'Arctique et la surveillance de nos zones côtières.

[Texte]

How do we go about this? Do our guests have any suggestions, given that renewal of NORAD is on the horizon, as to how we might approach that very touchy issue?

I might just add that we would all agree that the Americans are finding it difficult, like all great nations, to come down from their traditional position.

Mr. Creary: Perhaps I might address some of the questions raised by Mr. Blackburn. I would like to make mention afterwards of one or two questions raised by Mr. Rompkey.

• 1155

I certainly think the so-called Soviet empire is declining. There can be no doubt about that. But it is potentially a great force. It will become a great power again, I would think. And I think the action we take in regard to it now will decide whether they come back in a confrontive or a co-operative manner. I think we have the opportunity, if we concentrate on trying to build up the United Nations to act in the way it was intended, that we can corral the interests of the great powers into the ring together.

This will also be true of the United States, because the United States is now faced with either the prospect of exerting a *Pax Americana*, an extremely expensive operation, for which I doubt even the United States has the economic strength to sustain. Or we have to have some kind of association of the world's nations, either in a federation or in a loose association of some kind, which will take charge of international security and international co-operation as it is written into the Charter.

Mr. Blackburn mentioned whether it might be the time to shape our actions into a more independent path, and I think that is true. I do not think we need, all of a sudden, to become opposed to United States' interests, but I think we need to speak up for our own interests more strongly. We have never been against participation in NATO, but we have been very much against our following along behind the others like some water boy without raising the interests that the Canadian public itself has expressed. The Canadian public has been way ahead of the government for quite a long time in how they assess the international situation.

In particular, in NORAD, the white paper deals with sovereignty in a very protective military sense. It mentions in particular the usefulness of our military arrangements and alliances in protecting our sovereignty. But, as Mr. Rompkey pointed out, in fact the nations that are most likely to infringe upon our sovereignty are our friends. Now, this is also true in NORAD. And when Veterans Against Nuclear Arms proposed about three years ago what it thought ought to be incorporated into a defence white paper at that time—practically none of our recommendations were taken, incidentally—some of them did mention this. It said:

[Traduction]

Comment pouvons-nous procéder? Est-ce que nos invités ont des idées à proposer relativement à cette question très délicate, étant donné que le renouvellement du NORAD est pour bientôt?

J'ajouterai tout simplement que nous comprenons que les Américains aient de la difficulté, comme toutes les grandes nations, à abandonner leurs privilèges traditionnels.

M. Creary: Je vais essayer de répondre à certaines questions soulevées par M. Blackburn. Par la suite, j'aborderai une ou deux questions soulevées par M. Rompkey.

Il est certain que nous assistons au déclin de ce qu'il convenu l'empire soviétique. Cependant, l'Union Soviétique dispose d'un grand potentiel et je crois qu'elle redeviendra une grande puissance. Selon le traitement que nous lui accorderons, elle aura une attitude de confrontation ou de coopération. Je crois que l'occasion nous est donnée, si nous faisons l'effort de respecter l'esprit qui a présidé à la création des Nations Unies, de réunir les intérêts des grandes puissances.

Il en va de même pour les États-Unis qui sont actuellement confrontés à la perspective d'instaurer une *Pax Americana*, opération extrêmement coûteuse que les États-Unis eux-mêmes n'ont pas les moyens de s'offrir. Par ailleurs, nous pouvons envisager les nations dans une sorte de fédération ou d'association assez souple qui se chargerait des problèmes de sécurité et de coopération internationales, selon les termes de la Charte.

Je crois que M. Blackburn a tout à fait raison de dire que le moment est venu pour le Canada de faire preuve d'indépendance. Cela ne signifie pas que le Canada doit tout à coup s'opposer aux intérêts des États-Unis, mais plutôt qu'il doit prendre plus fermement position en faveur de ses propres intérêts. Nous n'avons jamais été contre la participation à l'OTAN, mais nous refusons de suivre les autres membres sans prendre position pour les intérêts exprimés par la population canadienne. Depuis longtemps, la population canadienne est plus habile que le gouvernement à évaluer la situation internationale.

Pour ce qui est du NORAD, en particulier, le Livre blanc envisage la souveraineté dans une optique militaire très protectrice. Il mentionne l'utilité des accords et alliances militaires pour protéger notre souveraineté. Or, comme l'a dit M. Rompkey, les nations les plus susceptibles d'enfreindre nos droits sont des pays amis. Il y a trois ans environ, l'Association des anciens combattants contre les armes nucléaires a proposé à l'intention du Livre blanc sur la défense les recommandations suivantes dont pratiquement aucune n'a été adoptée:

[Text]

With reference to Canadian sovereignty, Canada should declare itself a nuclear weapons-free zone; Canada should buy out the United States' share of the North Warning System so that ownership and operation are entirely in Canadian hands; Canada should guarantee provision of all desired North Warning System information to the United States, should offer provision of radar information with appropriate communication to the Soviet Union and to the United Nations when a monitoring and verification agency is established there.

The Chairman: What is the cost of the buy-out?

Mr. Creary: I am afraid it is some time since I worked on that, but I think it was \$500 million.

We also made one more recommendation, which is not directly applicable to what I have just been talking about but does affect sovereignty. That is:

That a review should be undertaken of the adequacy of the forces and agents of applicable government departments to enforce application of national and international law in the recently established exclusive economic zones off our coasts.

In conclusion and in relation to Mr. Rompkey's question, I see the Canadian public still interested in our security but somewhat puzzled as to what our security is. And I think they have good reason to be puzzled.

• 1200

I think we should carry out in Canada, whether by parliamentary committee, the Canadian Institute for International Peace and Security, or whatever suitable forum, a thorough study on what the security problems are going to be in the next century. Security can no longer be taken as a primarily military concern. The way it is going, environmental, economic and social questions of a global nature pose threats to our security. Some may take longer to appear, like the gathering force of world population, but they are security problems nonetheless.

If we did conduct such an inquiry, it would offer Canadians the opportunity to express themselves, to get a lot of opinions before them. I think they would continue to see our security as being protected outside our own shores, but would come to support the United Nations much more strongly than they have in the past.

Mr. Lamb: It seems to me that Canadian foreign policy is all about finding ways of exercising influence, particularly in combinations of countries. NATO is clearly an important institution, which is now changing its nature to become more political. It seems to me that for the transition period now facing Europe, including the withdrawal of North American troops, NATO is going to continue to play an important part. I see Canada's

[Translation]

Pour ce qui est de la souveraineté canadienne, le Canada devrait se déclarer zone libre d'armes nucléaires; il devrait racheter la part américaine du réseau d'alerte du Nord afin d'en être entièrement propriétaire et responsable des opérations; le Canada devrait garantir aux États-Unis toutes les données en provenance du système d'alerte du Nord, fournir des données radars et des communications appropriées à l'Union Soviétique et aux Nations Unies lorsque sera établi l'organisme de contrôle et de vérification.

Le président: Combien ce rachat coûterait-il au Canada?

M. Creary: Cela fait si longtemps que je ne me souviens plus très bien, mais je pense que ce serait de l'ordre de 500 millions de dollars.

Nous avons aussi présenté une autre recommandation qui ne s'applique pas directement à mes propos, mais qui concerne néanmoins la souveraineté.

Nous avons recommandé d'étudier la pertinence des forces et des agents déployés par certains ministères pour appliquer la législation nationale et internationale dans les zones côtières économiques exclusives récemment établies.

En conclusion et pour répondre à la question de M. Rompkey, la population canadienne me paraît toujours intéressée par notre sécurité, mais ne parvient pas véritablement à définir la notion de sécurité elle-même. Cette confusion est d'ailleurs tout à fait compréhensible.

A mon sens, le Canada devrait charger, soit un comité parlementaire, soit l'Institut canadien pour la paix et la sécurité internationales, soit un autre organisme, d'étudier de manière détaillée les problèmes de sécurité auxquels il nous faudra faire face au cours du prochain siècle. Désormais, on ne peut plus considérer la sécurité comme une question essentiellement militaire. Au train où vont les choses, les questions environnementales, économiques et sociales d'envergure internationale constituent des menaces à notre sécurité. Certaines menaces, telles que l'augmentation de la population mondiale, ne se manifesteront pas immédiatement, mais constituent néanmoins des problèmes de sécurité.

La création d'une telle enquête permettrait aux Canadiens de s'exprimer et d'entendre diverses opinions sur le sujet. Je crois qu'ils continueraient à considérer que la protection de notre sécurité doit se faire à l'extérieur de nos frontières, mais ils accorderaient aux Nations Unies un appui beaucoup plus ferme que par le passé.

M. Lamb: Il me semble que la politique extérieure canadienne consiste uniquement à rechercher des moyens d'exercer une influence, en particulier dans certains pays. Il est clair que l'OTAN est une institution politique importante qui prend désormais une allure plus politique. Il me semble que l'OTAN continuera à jouer un rôle important au cours de la période de transition que connaît l'Europe pendant le retrait des troupes nord-

[Texte]

troops gradually being withdrawn only under a negotiation framework. But as NATO becomes more of a political group, we are nevertheless going to see another institution, the CSCE, take on an increasingly important role in Europe.

That is going to mean a larger group of countries, 35 instead of just the countries of NATO, in which Canada should definitely seek a continuing role, staying engaged in European security. But this very development, the CSCE becoming more important, offers greater independence of action for Canada. I look forward to that with some optimism.

On the NORAD issue, I would just remind this group that we are now approaching the end-game of the START talks. That agreement is going to mandate an increase in Soviet air-launched cruise missiles, which is going to put Canada under more pressure to build up its air defences, even during a time of East-West relaxation. That obviously has implications for NORAD. It seems to me that Canada should be trying to head off that very expensive prospect by encouraging the United States and the Soviet Union to negotiate lower levels of cruise missiles, rather than allowing ballistic missiles simply to be replaced by cruise missiles, the defence against which is going to cost us a lot of money.

Mr. Hicks (Scarborough East): Mr. Lamb, you make reference to limiting sea-launch cruise missiles and nuclear attack submarines. Would you have any objection to Canada's acquiring conventionally powered submarines to help us enforce our sovereignty?

Mr. Lamb: Two years ago, we appeared before this committee with precisely that recommendation. We were not enthusiastic about SSN's, but we did propose the hybrid option. My general answer would be yes, but it would not make sense to go ahead with that prior to having figured exactly what roles these things would play.

• 1205

It is not clear to me that a hardware solution to the Arctic security issue makes a lot of sense outside of the context of a negotiated security agreement for that region. The same thing goes in the Pacific; any number of submarines we could conceivably buy are going to be a drop in the bucket with regard to Pacific security, in conjunction with a negotiated agreement on Pacific security. Then you will have the beginnings of a good correspondence with international law, regulation, and a hardware capacity to enforce our bit of that.

So, yes, in general, but I would want to see a negotiated framework and a coherent Canadian defence policy into which that would fit.

Mr. Rauf: I would like to add something to that. We also lack a maritime strategy. Until we define what our

[Traduction]

américaines. A mon avis, les troupes canadiennes seront rapatriées graduellement dans le cadre d'un processus de négociation. Mais tandis que l'OTAN prendra une forme plus politique, une autre institution, la CSCE, jouera un rôle de plus en plus important en Europe.

Cela signifie qu'un plus grand nombre de pays, 35 en l'occurrence, prendront en charge la sécurité de l'Europe jusqu'à ce qu'elle soit confiée aux pays de l'OTAN, organisme au sein duquel le Canada devrait continuer à exercer son influence. Cependant, le développement même de la CSCE donne au Canada l'occasion de manifester son indépendance. Je suis assez optimiste à ce sujet.

Pour ce qui est du NORAD, je voudrais simplement vous rappeler que les négociations sur la réduction des armements stratégiques touchent bientôt à leur fin. L'Union soviétique va en profiter pour augmenter son arsenal de missiles de croisière lancés par avion, poussant ainsi le Canada à augmenter ses défenses aériennes en période de détente entre l'Est et l'Ouest. Il est évident que cette situation a des répercussions pour le NORAD. A mon avis, le Canada devrait essayer d'éviter cette situation très coûteuse en encourageant les États-Unis et l'Union soviétique à s'entendre sur la réduction du nombre des missiles de croisière, car le remplacement des missiles balistiques par des missiles de croisière nous coûtera beaucoup plus cher sur le plan de la défense.

M. Hicks (Scarborough-Est): Monsieur Lamb, vous avez parlé de limiter le nombre des missiles de croisière lancés par sous-marin ainsi que les sous-marins nucléaires. Est-ce que vous auriez des objections à ce que le Canada fasse l'acquisition de sous-marins conventionnels pour affirmer sa souveraineté?

M. Lamb: Il y a deux ans, nous avons présenté cette recommandation devant ce même Comité. Nous n'étions pas très favorables aux sous-marins à propulsion nucléaire, mais nous avons proposé cette option intermédiaire. D'emblée, je dirais oui à votre proposition, mais il serait imprudent de l'adopter avant d'avoir défini exactement le rôle de ces sous-marins conventionnels.

Je doute que l'on puisse régler la question de la sécurité dans l'Arctique par un simple achat de matériel sans négocier une entente de sécurité applicable à la région. Il en va de même pour le Pacifique; une flotte de sous-marins ne serait qu'une goutte d'eau dans la mer par comparaison à une entente négociée régissant la sécurité dans le Pacifique. Une telle entente serait un premier pas vers l'harmonisation du droit et des règlements internationaux et de notre capacité militaire à faire respecter nos exigences.

Par conséquent, je suis favorable à une telle proposition d'une manière générale, mais j'aimerais qu'elle fasse partie d'un cadre négocié et d'une politique canadienne de défense cohérente.

M. Rauf: Permettez-moi d'ajouter que nous n'avons pas de stratégie maritime. Tant que nous n'aurons pas défini

[Text]

maritime strategy is and what our maritime interests are, buying either frigates or submarines, or any other particular platform, does not really make too much sense, because the maritime strategy should essentially determine the force mix that we should acquire.

Mr. Hicks: That is what the committee of course is examining. That is why we want your input. The problem is that it may take several years to establish the maritime strategy. Delivery of a first submarine would be ten years down the line, and a decision has to be made one of these days. The decision to acquire subs could be made before the strategy is developed or we could sit around for three or four more years, hoping that the maritime strategy will be established. I do not know what the answer is going to be.

Mr. Lamb: I have to tell you that as an individual I would prefer to see it go for the icebreaker rather than the submarines, for the time being. But that is a personal disposition.

The Chairman: Just on that question, do you see a role for the submarine in the protection of ocean resources, particularly fisheries? I am thinking of a small submarine, not the traditional military style, the ones where you cannot be picked up on radar. You can get into a zone in an area and then do whatever you need to do in terms of reconnaissance and information gathering.

Mr. Lamb: I am sitting next to a senior naval officer. I think I would be dumb to go for that. I am going to duck that one.

Mr. Creary: I very much doubt it. I think the submarine is more likely to get caught in the nets. I think—

The Chairman: Rompkey from Newfoundland suggests that is a good idea.

Mr. Creary: The protection of fisheries means a vehicle at sea which can communicate with the vessels that it is intercepting and inspect them. You need quite a lot of these vessels so that you can spread your effort around. I think our effort on the Georges Bank and on the Grand Banks is not as effective as it needs to be at the moment, because we simply do not have enough of these vessels. They need not be very expensive, but they need to be designed for their purpose.

I think the submarines would be far too expensive, far too few. They cannot communicate readily with other vessels, and to inspect other vessels from a platform like the submarine would be extremely difficult, if not impossible.

Mr. Hicks: Since we are on the subject of nuclear-propelled submarines, we might as well continue for a minute. No one is going to cut back on his production of nuclear-propelled submarines until the Soviets are willing to do so.

[Translation]

notre stratégie et nos intérêts maritimes, il ne serait pas très avisé de faire l'acquisition de frégates, de sous-marins ou d'autres plate-formes, étant donné que c'est la stratégie maritime qui doit déterminer la composition de nos forces navales.

M. Hicks: C'est ce que le comité examine. C'est la raison pour laquelle nous voulons entendre vos commentaires. Le problème, c'est qu'il faudra peut-être plusieurs années pour définir la stratégie maritime du Canada. Le premier sous-marin sera livré dix ans plus tard et il faudra bien prendre une décision un jour ou l'autre. Il ne faudrait pas attendre que la stratégie soit prête avant de prendre la décision d'acquérir des sous-marins, car cela risquerait de nous retarder de trois ou quatre ans de plus. J'ignore quelle sera la réponse.

M. Lamb: Personnellement, je préférerais, pour l'instant, que le Canada se dote d'un brise-glace plutôt que d'une flotte de sous-marins. Mais c'est une opinion personnelle.

Le président: Pensez-vous qu'un sous-marin puisse avoir un rôle dans la protection des ressources océaniques, en particulier les pêches? Je pense en particulier à un petit sous-marin du type de ceux qu'on ne peut pas repérer sur les radars, et non pas un sous-marin de type militaire traditionnel. Un tel sous-marin nous permettrait d'effectuer des expéditions de reconnaissance et de collecte d'information.

M. Lamb: Je pense que je vais laisser cette question à mon voisin qui est un officier supérieur de la Marine.

M. Creary: Je pense qu'un tel sous-marin ne serait d'aucune utilité et qu'il risquerait de se faire prendre dans les filets de pêche.

Le président: D'après M. Rompkey, de Terre-Neuve, ce serait une bonne idée.

M. Creary: La protection des zones de pêche nécessite un bâtiment capable de communiquer avec les bateaux de pêche afin de les intercepter et de les inspecter. Il faut disposer d'un grand nombre de navires de ce type pour étendre nos activités de surveillance dans toute la zone visée. Les efforts que nous déployons dans le banc de George et dans le grand banc ne sont pas efficaces actuellement parce que nous ne disposons pas d'une flotte assez nombreuse. Ces bâtiments ne sont pas nécessairement coûteux, mais ils doivent être conçus expressément pour cette activité.

Je pense que les sous-marins seraient beaucoup trop coûteux et trop peu nombreux. Ils ne peuvent communiquer facilement avec les autres bateaux et il serait extrêmement difficile, voire impossible d'effectuer une inspection à partir d'un sous-marin.

M. Hicks: Puisqu'on parle de sous-marins à propulsion nucléaire, j'aimerais vous donner mon opinion à ce sujet. Aucun pays ne réduira sa production de sous-marins nucléaires tant que les Soviétiques n'accepteront pas eux-mêmes de le faire.

[Texte]

I have to relate a very brief story about being in Moscow in July, with my native colleagues. We attended meetings in the Kremlin of the defence department. We met with General Yasov, the Minister of National Defence. With tongue in cheek I said, General, you will recall that Canada has recently decided, in a tremendous gesture towards world peace, to cancel its nuclear-propelled submarines. Is the Soviet Union, which is presently producing one approximately every 35 days, going to follow this great example of Canada's?

• 1210

By this time my native colleagues were laughing so hard they were rolling in the aisles, but he never cracked a smile. He sat there and said, we cannot make that decision until we see how the negotiations now under way delimit 2000 sea-based warheads per side; we have to wait and see how they come.

Do any of you know how those negotiations turned out?

Mr. Rauf: If one looks at the trends out to the year 2000 in terms of the naval force structures of the Soviet Union and the United States, the Soviet Union at the moment has 360 submarines. By the year 2000 about 240 of these will be retired. The Soviet production rate of submarines, according to the director of U.S. military intelligence, is 7 to 8 a year, and this includes conventional boats. So if we assume a submarine production rate of 7 submarines a year from now to the year 2000, the Soviet Union in the year 2000 will have fewer than 100 new submarines, and the total number of submarines will be 230, as compared with 360 today.

The United States Navy at the moment has nearly 100 nuclear-powered attack submarines and it is looking at developing a new submarine called Sea World SS-N-21. Assuming the program goes ahead and production starts about three or four years from now, by the year 2010 the U.S. would have about 30 Sea World submarines; in all, a total of about 90 new SSNs. So the naval balance is shifting quantitatively in favour of the U.S.

Qualitatively, the naval balance has always been in the favour of the U.S. Navy. The U.S. Navy works on attrition rates of five to one; each American submarine can sink at least five Soviet submarines before the chances of its getting sunk become pretty high.

About the START negotiations, the 6,000-warhead limit has a further sub-limit of 4,900 on ballistic missiles. The U.S. wants to move Soviet nuclear warheads off land onto submarines because the Soviets have a much larger proportion of their triad on land and this threatens

[Traduction]

Permettez-moi de vous raconter une petite anecdote. En juillet dernier, j'ai assisté à Moscou, avec des collègues canadiens, à des réunions du ministère de la Défense au Kremlin. Nous avons rencontré le général Yasov, le ministre de la Défense nationale soviétique. Je lui ai rappelé, sur le ton de la plaisanterie, que le Canada venait de décider, dans un geste magnifique en faveur de la paix mondiale, d'annuler sa commande de sous-marins à propulsion nucléaire. Je lui ai demandé ensuite si l'Union Soviétique, qui produit actuellement un sous-marin atomique tous les 35 jours à peu près, avait l'intention de suivre le courageux exemple du Canada.

A ce moment-là, mes collègues autochtones riaient comme des fous, mais mon homologue soviétique n'a jamais esquissé l'ombre d'un sourire. Le plus sérieusement du monde, il a dit que l'URSS ne pouvait pas prendre une telle décision tant qu'on n'aurait pas une idée de l'évolution des négociations en cours pour se limiter à 2,000 ogives nucléaires sur les sous-marins de chaque côté.

Savez-vous ce que ces négociations ont donné?

M. Rauf: Si on compare les tendances des forces navales soviétiques et américaines jusqu'en l'an 2000, on constate qu'à ce moment-là 240 des 360 sous-marins actuels de l'Union soviétique auront été retirés de la circulation. Selon le directeur des services américains de renseignements militaires, l'Union soviétique produit actuellement sept à huit sous-marins par an, ce qui comprend des sous-marins conventionnels. Si on projette ce taux de production jusqu'en l'an 2000, on constate que l'Union soviétique aura alors moins de 100 nouveaux sous-marins, pour un total de 230, contre 360 aujourd'hui.

Actuellement, les États-Unis ont près de 100 sous-marins d'attaque à propulsion nucléaire et envisagent d'en mettre au point une nouvelle catégorie, appelée *Sea World SS-N-21*. Si ce projet va de l'avant et que la production commence dans trois ou quatre ans, les États-Unis auront en l'an 2010 environ 30 sous-marins de classe *Sea World*, pour un total d'environ 90 nouveaux SS-N. Cela signifie que la balance penche peu à peu en faveur des États-Unis, sur le plan quantitatif.

Pour ce qui est du plan qualitatif, elle a toujours penché en faveur des Américains. La Marine américaine fonctionne sur l'hypothèse d'un taux de destruction de cinq pour un, c'est-à-dire que chaque sous-marin américain est capable de couler au moins cinq sous-marins soviétiques avant d'être lui-même sérieusement en danger.

En ce qui concerne les négociations START, la limite de 6,000 ogives est assortie d'une limite secondaire de 4,900 ogives sur les missiles balistiques. Les Américains veulent forcer les Soviétiques à transférer leurs ogives nucléaires basées à terre sur des sous-marins, car les

[Text]

American land-based strategic forces. The Soviet Union is very reluctant to do so. They have problems of command and control and reliability over their submarines and so on. Even though they have built the *Typhoon*, which is the world's largest submarine, it is the same thing. Just because you build the world's largest computer chip does not necessarily mean bigger is better. With the *Typhoon* and their new ballistic missiles they have an ability to fire missiles from within their waters and still hit the United States.

I was in Moscow. . . I went to the Soviet ministry of defence and raised this point precisely. I asked, why do you not move towards a symmetry with the U.S. in the mix of ballistic missiles, sea based and land based? They said for historical reasons they are very reluctant to do so. They would like to keep them on land, where they can control them. Their submarines have a tendency to sink. At the moment they are not predisposed at all. . .

The U.S. has now begun to realize this and I think they have backed off from that.

Mr. Creary: I attended the same conference on naval arms control and disarmament in Moscow as Tariq last week, and what struck me was the Soviet Navy's wish to start a process of naval arms control and disarmament. They had a number of their senior officers present who are actually serving officers, whereas most of the other nations involved had retired officers or people representing various think-tanks or schools of foreign-policy studies, universities, and that kind of thing. It was very clear the Soviet Union was all prepared to go and was trying, and still is trying, to raise opinion to support their view that the U.S. Navy should be the first to move. The U.S. Navy does not wish to.

• 1215

However, the U.S. representatives there, who included five admirals—retired, occupied in one capacity or another now—to a man said that they regarded the U.S. policy as being ultimately untenable; that a position of not talking arms control and disarmament was not sustainable because, as the process of arms control disarmament proceeded on land and in the air, the American public would insist that the navy change its viewpoint. Indeed, within the navy there were those who thought there were advantages to be gained from taking part in an arms control and disarmament process at sea. These advantages amount to the lack of a need for an offensive maritime strategy, which is extremely risky and is in place at the

[Translation]

Soviétiques ont une proportion beaucoup plus importante de leur triade basée à terre, ce qui constitue une menace pour les forces stratégiques américaines terrestres. L'Union soviétique est très réticente à aller dans ce sens. Elle fait face à des problèmes de commandement, de contrôle et de fiabilité au sujet de ses sous-marins, entre autres. Le fait qu'elle ait construit le *Typhoon*, qui est le plus grand sous-marin au monde, n'y change rien. Le fait qu'on puisse fabriquer la plus grande puce électronique au monde ne signifie pas nécessairement qu'elle soit meilleure. Avec le *Typhoon* et les nouveaux missiles balistiques, les Soviétiques peuvent atteindre les États-Unis en lançant leurs missiles à partir de leurs eaux territoriales.

Quand j'étais à Moscou, j'ai évoqué cette question au ministère de la Défense. J'ai demandé à mes interlocuteurs pourquoi ils n'évoluent pas vers une situation symétrique par rapport à celle des États-Unis, en ce qui concerne les missiles balistiques basés en mer et sur terre. Ils m'ont répondu qu'ils étaient très réticents à le faire pour des raisons historiques. Ils préfèrent garder leurs missiles sur terre, où ils peuvent les contrôler. Leurs sous-marins ont tendance à couler. Actuellement, les autorités soviétiques ne sont donc pas du tout disposées à

Les États-Unis ont commencé à s'en rendre compte et je crois qu'ils font marche arrière.

M. Creary: J'ai assisté à la même conférence que Tariq, la semaine dernière, à Moscou, sur la maîtrise des armements maritimes et le désarmement. Ce qui m'a frappé, c'était que la marine soviétique souhaite engager un processus de désarmement maritime. Elle était représentée à cette conférence par plusieurs de ses officiers supérieurs, qui occupent des postes d'active, alors que la plupart des autres nations étaient représentées par des officiers à la retraite ou par des représentants d'instituts de politique étrangère, de centres de réflexion, d'universités, etc. Il était évident que l'Union soviétique souhaitait faire un effort très sérieux pour que l'opinion internationale se range à son avis, c'est-à-dire que l'initiative doit venir de la Marine américaine. Cependant, celle-ci ne voit pas les choses de la même manière.

Je précise cependant que les représentants américains, qui comprenaient cinq amiraux à leur retraite mais actifs d'une manière ou d'une autre, ont tous dit que la politique américaine leur semble être en fin de compte intenable. Autrement dit, ils estiment que ne pas vouloir discuter de la maîtrise des armements et du désarmement constitue une position intenable étant donné que l'opinion publique américaine insistera bientôt pour que la marine se ravise puisque les négociations ont déjà commencé sur les systèmes terrestres et aériens. D'ailleurs, certains représentants de la marine américaine estiment qu'entreprendre des pourparlers sur le désarmement en mer présenterait des avantages certains,

[Texte]

moment, and also of being able to control your security at lower levels of forces; hence, lower levels of expense.

Mr. Friesen (Surrey—White Rock): After watching events in the world, particularly Europe, in the last six months, it is nice to conclude that it is not business as usual in the old classical Cold War sense. We cannot help but applaud what is going on. But nothing illustrated it more, I think, than the meeting that committee had last week with Mr. Shevardnadze. I suspect you were there.

One of the members of the committee—and it may have been you, Mr. Chairman—asked him whether the changes in Europe or in the Soviet Union specifically were coming about as a result of their own economic pressure or disorder or whether they were forsaking their ideology. Mr. Shevardnadze was very direct in saying that they were not forsaking their ideology.

Maybe we should do a crash review then, go back to political science 101 and ask ourselves what the central tenets of their ideology are. There is an old rubric that it is not the military that creates wars, it is ideas, and the military is built up to battle for the ideas. Maybe we need to ask what the central ideology is. Can you enumerate for me what you recall to be the central tenets of the Soviet ideology?

Mr. Lamb: I wonder if I can begin an answer to your question on a slightly different tack, and then maybe Tariq can make a direct answer.

My understanding is that what the review of Soviet foreign policy has done is lead to a reduction of the role of ideology in favour of other more geo-strategic and geo-political reasons or motivations behind policy. It is not as though, if they were to give up communism tomorrow and give up the international implications of that, suddenly they would be just like us. Theirs is a big country with geo-strategic realities facing them, the nature of the countries around them, etc. I think all that goes to say that, even if they were to give up their ideology, they would be no less formidable a country in international terms.

That is not to prejudge whether they would be friendly or unfriendly at certain times. There have been probably more wars among Western capitalist countries than there have been between communists and capitalists.

Mr. Friesen: As there was with tsarist pressures.

Mr. Lamb: Precisely. Tariq might want to respond more directly.

[Traduction]

notamment parce qu'il ne serait plus nécessaire d'élaborer une stratégie maritime d'attaque comme on le fait actuellement alors que c'est très risqué, et parce qu'on pourrait alors garantir la sécurité de la nation avec des forces réduites, et donc des coûts moins élevés.

M. Friesen (Surrey—White Rock): Vu ce qui se passe dans le monde depuis six mois, notamment en Europe, on peut facilement conclure que les choses ont beaucoup changé depuis la période de la guerre froide classique, et l'on ne peut que s'en réjouir. A mon avis, nous en avons eu une confirmation éclatante la semaine dernière, lorsque notre comité a rencontré M. Chevardnadze, et je suppose que vous étiez là.

L'un des membres du Comité, et c'était peut-être vous, monsieur le président, lui a alors demandé si les changements que connaissent l'Europe et l'Union soviétique étaient le résultat direct de difficultés ou de troubles économiques internes, ou d'une volonté d'abandon de l'idéologie du bloc de l'est. M. Chevardnadze a répondu très directement que les Soviétiques n'abandonnaient pas leur idéologie.

Si tel est le cas, il est peut-être utile de réexaminer les choses depuis le début, en nous demandant ce que sont les axes fondamentaux de cette idéologie. D'après une vieille formule, ce ne sont pas les armées qui font les guerres mais plutôt les idées, c'est-à-dire que les armées sont destinées à se battre pour des idées. Peut-être devrions-nous donc nous demander sérieusement quelles sont les idées qui sont en cause. D'après vous, quels sont les éléments fondamentaux de l'idéologie soviétique?

M. Lamb: J'aimerais peut-être aborder votre question d'un angle légèrement différent, puis demander à Tariq de vous donner une réponse directe.

A mon avis, la révision de la politique étrangère soviétique a eu pour effet de réduire le rôle de l'idéologie au profit d'autres motifs d'ordre géo-stratégique et géo-politique. Il ne faudrait pas croire qu'il suffirait à l'Union soviétique d'abandonner soudainement le communisme, et les politiques internationales qui en découlent, pour qu'elle nous ressemble parfaitement. L'Union soviétique est un grand pays, qui fait face à des réalités géo-stratégiques, concernant par exemple la nature des pays qui l'entourent. Ce que je veux dire par là, c'est que si l'Union soviétique abandonnait son idéologie, elle n'en constituerait pas moins une puissance extraordinaire sur le plan international.

Cela ne signifie pas du tout que ce pays sera toujours ami ou ennemi, d'une époque à l'autre. Il y a probablement eu plus de guerres entre des pays capitalistes occidentaux qu'entre des pays communistes et des pays capitalistes.

M. Friesen: Comme il y en avait à l'époque des tzars.

M. Lamb: Précisément. Tariq peut peut-être vous répondre plus directement.

[Text]

Mr. Rauf: Recently the Soviet Union has explicitly renounced the use of force or the threat of the use of force in resolving any political or international disputes.

Mr. Friesen: They have renounced that?

Mr. Rauf: Yes, Gorbachev has renounced that. They have also renounced the so-called Brezhnev doctrine, which is to use force to go to the aid of a fraternal socialist country. They say they are restructuring along defensive lines. There is some evidence of that in terms of their force structures in Europe, although there is a question whether by restructuring they might not be becoming more efficient, although reducing the large, massive forces they have, which is very conducive to a massive surprise attack, which is something that has worried NATO for many years and is now being addressed in the CFE negotiations.

• 1220

Essentially, going back to Khrushchev, if you are going back to political science 101 in the study of Soviet foreign policy, one finds that the movement towards the de-ideologization of Soviet foreign policy starts around there, although one can find certain instances, in terms of Soviet behaviour, where ideological considerations offer the most persuasive explanation as to why the Soviets did or did not do something.

Again, harkening back to the period of détente between the U.S. and the Soviet Union in the 1970s, when the first set of strategic arms control agreements were signed, essentially the two sides were talking past each other. With Kissinger, followed by his successors in the U.S., the foreign policy elite's belief was that by accepting the Soviet Union as a superpower, although the U.S. knew that the Soviet Union was a superpower only in the military sense, not in the economic and the political sense, and by rewarding the Soviet Union by treating it at par and reaching arms control agreements with it, the Soviet Union would behave according to certain established principles. And they did sign a basic principles agreement, except in the Soviet thinking under Brezhnev this made war between the U.S. and Soviet Union impossible, that neither side would use war to solve their problems, because they knew that a nuclear must not be fought, that it could not be won, and so on. But it left the Soviets free, in their opinion, to continue the struggle for political competition and influence in the Third World. This was then perceived by the U.S. as the Soviet Union in a sense violating the principles of détente, and this whole concept of linkage was brought about.

[Translation]

M. Rauf: L'Union soviétique a récemment renoncé de manière explicite à l'utilisation ou à la menace de la force pour résoudre les litiges politiques ou internationaux.

M. Friesen: Elle y a renoncé?

M. Rauf: Oui, Gorbatchev y a renoncé. Il a renoncé à ce qu'on a appelé la doctrine Brejnev, qui consiste à utiliser la force pour se porter à l'aide des pays socialistes fraternels. L'Union soviétique a déclaré qu'elle procédait à la restructuration de ses forces selon un principe de défense. On en a d'ailleurs la preuve quand on examine la structure de ses forces en Europe, bien que l'on puisse légitimement se demander si cette restructuration ne l'amène pas à devenir plus efficiente. Bien sûr, en réduisant ses forces militaires massives, elle est moins susceptible de se livrer à une attaque surprise massive, ce qui a toujours préoccupé l'OTAN et qui fait actuellement l'objet des négociations sur les forces conventionnelles en Europe.

Si vous voulez reprendre de fond en comble l'analyse de la politique étrangère soviétique, vous constaterez que le mouvement vers sa désidéologisation a commencé à l'époque de Khrushchev, même s'il est vrai que certaines actions soviétiques depuis lors ne pouvaient toujours s'expliquer de manière convaincante que par des considérations idéologiques.

Si vous remontez aux périodes de détente qui sont intervenues entre les États-Unis et l'Union soviétique dans les années 1970, quand furent signées les premières ententes de limitation des armements stratégiques, vous constatez qu'il n'y a pas toujours eu de vrai dialogue entre les deux parties. Depuis Kissinger, et cette thèse a été reprise par ses successeurs, les responsables américains de la politique étrangère ont considéré qu'en reconnaissant l'Union soviétique comme superpuissance, même si les Américains savaient bien qu'il s'agissait uniquement d'une superpuissance militaire, mais pas du tout économique et politique, et en négociant avec elle des ententes de limitation des armements, on pourrait l'amener à se comporter à l'échelle internationale selon certains principes établis. Les deux parties ont d'ailleurs signé une entente sur des principes de base, mais cela signifiait pour les théoriciens soviétiques, à l'époque de Brezhnev, que la guerre entre les États-Unis et l'Union soviétique devenait impossible, qu'aucune partie ne devrait tenter de résoudre ses problèmes par la guerre, étant donné que cela déboucherait sur une guerre nucléaire qu'aucune partie ne pourrait gagner. Quoiqu'il en soit, cela laissait aux Soviétiques, pensaient-ils, la liberté de continuer la lutte sur le plan politique, et pour accroître leurs zones d'influence dans le Tiers monde. Les États-Unis ont alors considéré que l'Union soviétique se moquait dans une certaine mesure de la politique de détente, et c'est ce qui donna naissance à la politique de couplage.

[Texte]

What has happened with Gorbachev since he took power in 1985 is a complete reversal, in a sense, of that kind of thinking. It is what John just said. Gorbachev has realized that the Soviet Union has certain geo-strategic interests and that the Soviet Union is strategically weak. This was also echoed by Mr. Blackburn a little earlier.

The primary interest of the Soviet Union now is to look after its own internal house and to forget about foreign involvement. Therefore, foreign involvement across the board has declined. The debate is open as to whether ten years from now we will have a stronger, leaner, much more efficient militarily, more capable Soviet Union, or whether the political changes brought into play by Gorbachev, the process of democratization and so on, will change the character of the Soviet Union despite it having certain geo-political and geo-strategic considerations.

The Chairman: The bell is a 30-minute bell, and the vote will take place at 12.50 p.m. So we have some time yet, and I would propose to do all of this.

Mr. Blackburn: I have a technical point. Benno's question was right on, but I have forgotten the exact date we met with Shevardnadze in room 200, because on or about that day Gorbachev made a statement in Moscow—I think it was at the Supreme... one of the Soviets, anyway—in which for the first time the forbidden word was used. He said that private property would be introduced and established as part of the Soviet system. That to me is a revolutionary change in what Shevardnadze was referring to, and what the questioner was referring to, in terms of traditional Marxism-Leninism. Nothing could be more revolutionary.

Mr. Friesen: In every ideology or philosophy there are major premises and minor premises and it is easy to shut the minor premises in order to adjust management and so forth. The tenet that has been rock bottom for communist ideology has been the theory of the dialectic. I think that is, in terms of their full-circle ideology, a tenet that they cannot give up because it is part of their fibre. That is what worries me most. In spite of all the euphoria we have earned about what is going on, that is what worries me most, because my people have suffered under that kind of dialectic. We remember 50 years ago, or more than that, the new economic policy, when there was a kind of free-enterprise system introduced for a few years in the Soviet Union. When you have a theory of the dialectic it opens the door for reversals, because that is what dialectic is all about—for changes. That is what I am struggling with in terms of what is happening in the Soviet Union. It is nice to see pluralism, and who knows, maybe that will bring about an irreversible change.

[Traduction]

Depuis l'arrivée au pouvoir de Gorbachev, en 1985, on a constaté un renversement complet de positions dans ce domaine. Comme l'a dit John, Gorbachev a compris que l'Union soviétique a certains intérêts géo-stratégiques, et qu'elle est faible sur le plan stratégique. M. Blackburn y a également fait allusion il y a quelques instants.

L'objectif primordial de l'Union soviétique est donc aujourd'hui de s'occuper de ses problèmes intérieurs et de laisser de côté toute intervention étrangère. Cela signifie que la présence étrangère de l'Union soviétique a diminué, de façon générale. À l'heure actuelle, le débat porte donc sur la question de savoir si, dans 10 ans, nous ferons face à une Union soviétique plus solide et plus forte parce que beaucoup plus efficiente sur le plan militaire, ou si les changements politiques provoqués par Gorbachev, notamment par le truchement de la démocratisation, entraîneront une modification profonde de la nature même de l'Union soviétique, malgré ses intérêts géo-politiques et géo-stratégiques.

Le président: La cloche que vous entendez actuellement va sonner pendant 30 minutes, ce qui signifie que le vote aura lieu à 12h50. Nous pouvons donc encore continuer pendant quelque temps.

M. Blackburn: Je voudrais poser une question d'ordre technique. La question de Benno était tout à fait pertinente, mais je ne me souviens plus quand nous avons rencontré Shevardnadze, dans la pièce 200. Quoi qu'il en soit, c'est ce jour-là, ou à peu près, que Gorbachev a prononcé un discours à Moscou devant l'un des Soviets, peut-être le Soviet suprême, dans lequel il a utilisé pour la première fois l'expression interdite. En effet, il a dit que la propriété privée serait acceptée à l'intérieur du système soviétique. À mon avis, cela constitue un changement révolutionnaire par rapport à ce que disait Shevardnadze, puisqu'il avait répondu en reprenant la thèse traditionnelle du marxisme-léninisme. Rien ne peut être plus révolutionnaire que la propriété privée.

M. Friesen: Toute idéologie repose sur des hypothèses fondamentales et des hypothèses secondaires, et il est facile de mettre de côté les hypothèses secondaires quand on veut modifier sa politique. La doctrine inébranlable de l'idéologie communiste a toujours été la théorie de la dialectique. À mon sens, malgré la réforme idéologique actuelle, c'est une doctrine que l'Union soviétique ne pourra abandonner, parce qu'elle fait partie de sa structure même. C'est cela qui m'inquiète le plus. Malgré l'euphorie que nous pouvons légitimement ressentir face à l'évolution actuelle, cela m'inquiète beaucoup car mon peuple a beaucoup souffert sous l'effet de cette dialectique. Souvenez-vous qu'il y a 50 ans, ou un peu plus, l'Union soviétique avait annoncé une nouvelle politique économique, qui avait entraîné l'introduction d'un système de libre-entreprise pendant quelques années. La théorie de la dialectique permet d'effectuer des renversements de politique, puisque c'est précisément à cela que sert la dialectique, à favoriser le changement. Je reste cependant très inquiet face à l'évolution actuelle. C'est bien beau de voir naître le pluralisme politique,

[Text]

[Translation]

mais il reste à voir si cela constituera un changement irréversible.

• 1225

Mr. Creary: There is another factor, too, and it is just a very practical and basic one that may have had a major part in changing the surrogate outlook, and that is simply the reality of nuclear war. I think when they really came to look at it properly they decided first that nuclear war was not a practical solution for them, and at this time the United States was still talking, or talking increasingly, about the possibility of a nuclear war that could be won. I think myself that this may have had a lot to do with Mr. Gorbachev taking the initiative.

One thing we have said for years is we would not take unilateral movements. But he did make a unilateral movement and it has had some quite extraordinary effects. I think there is every likelihood that those movements will produce negotiated reductions which will allow a very much safer world if we can produce some kind of institutions of international control that will encourage all powers great and small that they can pursue their interests more safely and more effectively in an international way than they can by the sheer exertion of power.

I rather wonder about the dialectic whether we are not talking of extremes of differences, because after all, all our countries run on a dialectic of one kind or another. It is one group of people going out of power and another group of people coming in and having another try.

Mr. Friesen: A very good parallel.

Mr. Creary: No, it is rather extreme. But then if the process of the present events in the Soviet Union continues in its present direction, it may lead to a very much more moderate form of government with which we will feel much safer dealing.

Mr. Lamb: In response to that, I think we could debate whether the Soviets really mean what they say until the cows come home. More to the point, what is an appropriate response? Some people say that we cannot be sure that they are not going to get up to their nasty old tricks down the road so we must not let down our guard and we must keep up our armed forces and so on.

That is one response. But another response is to tie them up in arms control agreements, which not only go for deep cuts but go for durable cuts, because even barring the extreme of turning back the clock to their nasty old tricks there is the possibility of a retrenchment for a while as they go through this very unstable period. And I think we must make sure that the arms control agreements we reach now are durable, even through difficult political times.

M. Creary: Il y a un autre facteur fondamental et d'ordre très pratique à prendre en considération, et qui a pu contribuer beaucoup à l'évolution en cours, c'est celui de la réalité de la guerre nucléaire. Je suppose qu'après y avoir sérieusement réfléchi, l'Union soviétique a décidé la première, correctement, que la guerre nucléaire ne constituait pas pour elle une solution pratique, alors que les États-Unis parlaient de plus en plus de la possibilité de gagner une guerre nucléaire. Je crois que cela a beaucoup contribué au fait que M. Gorbachev a pris l'initiative.

Nous avons dit pendant longtemps que nous ne prendrions pas de mesures unilatérales, mais c'est précisément ce que M. Gorbachev a fait, avec des résultats tout à fait extraordinaires. Il est tout à fait probable que ces changements entraîneront des réductions négociées des forces militaires, ce qui contribuera incontestablement à la sécurité mondiale, pour autant que nous puissions mettre en place des organismes de contrôle international qui encourageront toutes les puissances, grandes et petites, à faire avancer leurs intérêts de manière plus sûre et plus efficace à l'échelle internationale que par le simple exercice de la force.

Quand on parle de dialectique, je me demande si on ne parle pas du jeu de positions qui sont à l'extrême l'une de l'autre car, après tout, tous nos pays fonctionnent d'une manière ou d'une autre selon le principe de la dialectique. Un groupe prend le pouvoir et un autre lui fait la lutte pour essayer de le déloger.

M. Friesen: Excellent parallèle.

M. Creary: Non, c'est assez simpliste. Quoi qu'il en soit, si l'évolution actuelle de l'Union soviétique se poursuit, elle produira peut-être un système de gouvernement beaucoup plus modéré, avec lequel il sera beaucoup plus aisé de négocier des ententes.

M. Lamb: Pour répondre à tout cela, je crois que l'on pourrait discuter indéfiniment en nous demandant si les Soviétiques pensent vraiment ce qu'ils disent. Et surtout, comment devrait-on réagir? D'aucuns disent que nous ne pouvons pas vraiment être sûrs qu'ils ne vont pas revenir plus tard à leurs vieilles habitudes, ce qui signifie que nous ne devons surtout pas baisser notre garde en nous lançant dans un processus de désarmement.

C'est une réponse. Il peut cependant y en avoir une autre, qui consisterait à les engager dans des ententes de maîtrise des armements fondées non seulement sur des coupures brutales mais aussi sur des coupures durables car, même si on laisse de côté l'hypothèse extrême d'un retour des mauvaises habitudes soviétiques, il ne faut pas négliger la possibilité d'une période de retranchement de leur part, tant qu'ils ne seront pas sortis de la période actuelle, très instable. À mon sens, nous devons nous efforcer de garantir que les ententes de maîtrise des armements qui sont actuellement négociées seront

[Texte]

[Traduction]

durables, et continueront même durant d'éventuelles périodes de difficultés politiques.

• 1230

The Chairman: Thank you very much, Mr. Friesen. Members will note that the bell has quit ringing. We have just missed a vote. I do not know how that happened, but my staff tells me that somehow they have voted. I will go back and read the rule book on that one. Anyway, we are not being called for a vote.

M. Marc Ferland (député de Portneuf): Je voudrais remercier les témoins d'être venus ici ce matin. Je pense que nos propos ont débordé un peu le but que vise le Comité présentement, c'est-à-dire discuter de la souveraineté canadienne et de notre capacité de l'assumer.

Je suis bien heureux de voir que les Soviétiques ont changé de vocabulaire, mais au point de vue philosophique, ils n'ont pas changé. Ils ont simplement fait un petit virage à gauche ou à droite pour présenter un nouveau visage, pour en arriver aux mêmes buts qu'ils se sont fixés il y a bien longtemps: leur philosophie ou leur religion—appelez cela comme vous voudrez—est la meilleure et celle que tout le monde devrait embrasser. Ce n'est pas ma conviction.

Monsieur Lamb, quelle est votre définition du terme «souveraineté»? Il semble y avoir un problème. On a eu beaucoup d'intervenants, et lorsque l'on parle de souveraineté, on ne semble pas parler tout à fait de la même chose.

Mr. Lamb: I do not have a ready-made definition of sovereignty. The definition that Mr. Creary gave earlier was all-embracing and sensible. Perhaps he could repeat it for us.

Mr. Creary: I said that sovereignty was the prevention of trespass, the provision of services, and the enforcement of national and international law within our territory, waters, and air space.

Mr. Lamb: The implication of the defence committee addressing the issue of sovereignty has to do with what Canadian security policy can contribute to it. I think the burden of our argument has been that, while the maintenance of adequate defence is clearly an important part of that, another part of it should be arms control, the effort through negotiation to reduce the threat to which our armed forces have to respond in the first place. I think these should be viewed as complementary.

M. Ferland: Selon vous, le seul moyen qu'a le Canada d'assumer sa souveraineté est de participer à des négociations en espérant que ces négociations-là aboutiront et qu'en attendant, on ne viendra pas jouer sur le territoire canadien. Selon moi, un pays assume sa souveraineté quand il est capable d'occuper son territoire dans les airs, sur la terre, sous la terre et dans l'eau.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Friesen. Les membres du Comité constateront que la cloche vient de cesser de sonner. Je ne sais pas comment cela se fait, mais mon personnel me dit que nous avons raté le vote. Je devrais relire le règlement. Quoi qu'il en soit, nous ne sommes plus convoqués pour aller voter.

Mr. Marc Ferland (Portneuf): I want to thank our witnesses, but I think that our discussions have strayed somewhat from our mandate, which is to deal with the issue of our capacity to protect our sovereignty.

I am quite pleased to see that the Soviets may have changed their vocabulary, but they have not changed their philosophy. They have simply made some slight adjustments in order to project a new image, but they still want to achieve the same aims that they established long ago, that is to get everybody to approve their philosophy or their religion, call it as you wish, since they believe it is the best. Which I do not believe.

Mr. Lamb, how would you define the word sovereignty? There seems to be a problem. We have heard many witnesses but, when we start talking about sovereignty, it would seem that it does not mean the same thing for everyone.

M. Lamb: Je n'ai pas de définition toute prête de la souveraineté. Celle que nous a donnée M. Creary plus tôt me semblait tout à fait raisonnable. Peut-être pourrait-il la répéter?

M. Creary: J'ai dit que la souveraineté représentait la prévention de l'ingérence, la prestation de services et l'application du droit national et international à l'intérieur de notre territoire, de nos eaux et de notre espace aérien.

M. Lamb: Si le Comité de la défense s'intéresse à la question de la souveraineté, c'est parce qu'il se demande comment la politique de sécurité canadienne peut y contribuer. Notre argument est le suivant: s'il est vrai que le maintien d'une défense adéquate constitue manifestement un élément important de cet objectif, un autre doit être la maîtrise des armements, c'est-à-dire la volonté de négocier pour réduire la menace à laquelle nos Forces armées pourraient être amenées à réagir. A mon sens, ces deux volets sont complémentaires.

Mr. Ferland: In your view, the only way for Canada to secure her sovereignty is through negotiations, in the hope that these negotiations will succeed and that, in the meantime, nobody will want to come and play on our territory. As far as I am concerned, a country can only be sovereign when it is able to protect its territory in the air, on land, under ground and under sea.

[Text]

Présentement, le Canada n'a pas les moyens d'assumer sa souveraineté sur la totalité de son propre territoire. Pourquoi? Parce que les Canadiens, depuis bien des années, voient leur pays d'est en ouest, via l'équateur. Jamais on n'a montré aux Canadiens où se situe leur pays: au pôle nord. Jamais les Canadiens n'ont pris conscience qu'ils étaient le *shock absorber*, le tampon entre deux idéologies diamétralement opposées.

Vous n'êtes pas les premières personnes à dire au Comité ce que vous nous dites. La majorité des Canadiens le pense. Il y a peut-être une raison à cela. J'aimerais avoir votre opinion là-dessus pour voir si ma vision est bien perçue.

• 1235

Est-ce que ce n'est pas attribuable au fait que les Canadiens cherchent encore leur propre identité? Est-ce que ce n'est pas attribuable au fait que les Canadiens ne sont citoyens canadiens que depuis 47 ans? Est-ce que ce n'est pas attribuable au fait que cela ne fait que 25 ans qu'ils ont leur drapeau? Est-ce que ce n'est pas attribuable au fait qu'ils en sont encore au stade de se demander qui ils sont, c'est-à-dire «lac Meech»? Est-ce que ce n'est pas tout cela qui fait que présentement, l'ensemble des citoyens canadiens se contrefout de savoir qui assure sa sécurité? Il y a 300 ans, c'était les Français; il y a 47 ans, c'était les Britanniques; maintenant, ce sont les Américains et, au fond, on s'en fout. C'est quoi, être Canadien? On ne le sait pas encore. Est-ce que le problème de la souveraineté canadienne n'est pas justement à ce niveau-là?

Mr. Creary: The problem is in trying to define sovereignty, because the way you are defining it incorporates national defence. The difficulty I see for the committee is in defining the role and in how it is to be incorporated into the larger sphere of national defence.

If our discussion had been strictly according to the goals of the committee, we would have been discussing sovereignty, which concerns our rights to control our territory and how we go about doing so. But it is not the total picture. It is always difficult to say how much force we are to use in protecting ourselves. If we go beyond surveillance, being aware of what is going on, occupation of our territory, and enforcement of law and international law, we enter the wider picture of national defence. Sovereignty is certainly reflected in our picture of ourselves as Canadians, but within the terms of sovereignty and of law and international law.

Mr. Lamb: I will address the issue from a slightly different point of view. To begin at the end of your comment, Canadians are in very good company these days in not knowing what to make of their security situation or how to respond to it. All the northern countries are facing extraordinary turbulence and not knowing how to fashion a new security order. For instance, does the emergence of

[Translation]

At the present time, Canada does not have the resources to ensure its sovereignty on the whole of its own territory. Why is that? Because Canadians, for many years, have considered that their country extends from East to West along the border, but they have never been shown that their country extends to the North Pole. In other words, Canadians have never been made aware that they were the «shock absorber» between two drastically opposed ideologies.

You are not the first ones to give us your message. Actually, that is what most Canadians feel, and it may be with good reason. In any case, I would like to know what you think of my theory.

Is it not due to the fact that Canadians are still looking for their own identity? Is it not due to the fact that Canadians have only been Canadian citizens for 47 years? Is it not due to the fact that they have had their own flag for only 25 years? Is it not due to the fact that they are still wondering who they are, and I am thinking here of Meech Lake? Is it not because of all those things that, at the present time, most Canadian citizens could not care less about who will guarantee their security? Three hundred years ago, it was the French; 47 years ago, it was the British; today, it is the Americans, and in any case, we could not care less. What does it mean to be a Canadian? We still do not know. Is that not the real issue when we talk about Canadian sovereignty?

M. Creary: Le problème consiste à définir la souveraineté car, selon votre définition, cette notion englobe la Défense nationale. La difficulté qui se pose pour le comité consiste à définir ce rôle et à l'intégrer à la sphère plus vaste de la Défense nationale.

Si notre discussion avait porté strictement sur le mandat du comité, nous aurions discuté de souveraineté, c'est-à-dire de notre droit de contrôler notre territoire et des moyens de le faire. Mais la souveraineté c'est aussi autre chose. Il est difficile de dire dans quelle mesure on doit faire usage de la force pour se protéger. Si on veut aller au-delà de la surveillance, de l'occupation de notre territoire et de l'application du droit national et international, on est obligé de parler du domaine plus vaste de la défense nationale. Evidemment, la souveraineté c'est aussi ce que nous, Canadiens, pensons de nous-mêmes, mais dans le contexte du droit national et international.

M. Lamb: J'aborderais le problème sous un angle légèrement différent. Pour revenir à ce que vous avez dit à la fin de votre question, les Canadiens ne sont pas les seuls à ne pas savoir comment envisager leur sécurité, ni comment l'assurer. Tous les pays septentrionaux font face actuellement à des changements extraordinaires, et aucun ne sait comment s'y prendre pour remodeler la structure

[Texte]

a united Germany take us back or does it take us forward into a new international situation?

To return to an earlier point, there is no way, technically and technologically speaking, that Canada could defend against all potential threats, even if we bankrupted ourselves. Take Star Wars, for example. I think it is a pipe dream, as is the idea that any amount of hardware would allow Canada to defend itself. We need to assess real threats, to put them into proportion, and to measure them against the defence resources we presently have.

That is what this committee is doing and what Mr. Creary's group and our group does. As technology develops and as the cost of technology escalates, will a hardware solution to our security hold a lot of water? We will increasingly rely on the rule of international law, effectively verified and supported by the United Nations and by other means, because technology is not going to do it for us. It will increasingly fall short and will cost too much.

The Chairman: Thank you very much.

We must be moving close to the conclusion of our hearings today and the Chair has several questions to ask, but I will set those aside in view of the time. I want to thank the witnesses and to underscore the agreement that I am sure is shared by all committee members, and that is the requirement for us to revisit the definitions of roles as they apply to Canada's forces.

• 1240

Obviously, when I became chair of this committee last spring we were in a state where no one was predicting that Poland might have free elections. What has unfolded since then is beyond our wildest exaggerated dreams or imaginations. Clearly a redefinition is required. We have heard your views with respect to some thoughts on that. We thank the panel for being before us. I wish we had more time, as is always the case, and wish you well.

This meeting is adjourned.

[Traduction]

de sécurité. Par exemple, l'émergence d'une Allemagne unie nous ramène-t-elle en arrière ou nous pousse-t-elle en avant?

Pour revenir à ce que nous disions tout à l'heure, il serait impossible pour le Canada de se défendre contre toutes les menaces éventuelles, même si nous acceptions d'y investir toutes nos ressources. Prenez la guerre des étoiles, par exemple. A mon avis, c'est un rêve en couleur, tout comme le serait l'idée qu'il suffirait au Canada d'acheter du matériel pour assurer sa défense. Nous devons aujourd'hui réévaluer les menaces, les replacer dans leur contexte et tenter de les mesurer par rapport à nos ressources de défense.

C'est ce que veut faire le comité, ce que fait le groupe de M. Creary et ce que nous faisons de notre côté. A mesure qu'évolue la technologie, et que son coût augmente, notre sécurité passe-t-elle par l'achat de matériel? Ne devons-nous pas plutôt nous en remettre beaucoup plus à la règle du droit international, vérifiée et appuyée efficacement par les Nations Unies, entre autre, si la technologie ne nous donne pas la solution voulue? La technologie va de plus en plus être insuffisante, et coûter trop cher.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons devoir mettre un terme à la séance d'aujourd'hui. Le président souhaitait vous poser quelques questions mais il ne le fera pas, à cause de l'heure. Je tiens à remercier les témoins et je suis sûr que tous les membres du Comité conviendront que le minimum que nous puissions faire consiste à revoir de fond en comble le rôle que nous attribuons à nos Forces armées.

Évidemment, quand je suis devenu président de ce Comité, au printemps dernier, personne ne pouvait prévoir que la Pologne aurait des élections libres. Ce qui s'est passé depuis a largement dépassé nos espoirs les plus fous. Manifestement, nous devons réexaminer notre politique de fond en comble. Nous vous remercions de nous avoir communiqué votre avis à ce sujet. Nous aurions pu continuer la séance pendant longtemps, comme toujours, mais il faut bien arrêter.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Centre for Arms Control and Disarmament:

John Lamb, Executive Director;

Tariq Rauf, Senior Research Associate.

From the Veterans Against Nuclear Arms Association:

Ray Creary, Vice-President.

TÉMOINS

Du Centre canadien pour le contrôle des armes et le désarmement:

John Lamb, directeur exécutif;

Tariq Rauf, agent de recherche associé.

De l'Association des vétérans contre les armes nucléaires:

Ray Creary, vice-président.

Issue No. 18

Tuesday, March 6, 1990

Chairman: Arnold Malone

Fascicule n° 18

Le mardi 6 mars 1990

Président: Arnold Malone

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent de la*

National Defence and Veterans Affairs

Défense nationale et des affaires des Anciens combattants

RESPECTING:

Canada's Maritime Sovereignty, pursuant to Standing
Order 108(2)

CONCERNANT:

La souveraineté maritime canadienne, conformément à
l'article 108(2) du Règlement

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990

STANDING COMMITTEE ON
NATIONAL DEFENCE AND
VETERANS AFFAIRS

Chairman: Arnold Malone

Vice-Chairman: Marc Ferland

Members

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Roger Préfontaine

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE
NATIONALE ET DES AFFAIRES
DES ANCIENS COMBATTANTS

Président: Arnold Malone

Vice-président: Marc Ferland

Membres

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Roger Préfontaine

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 6, 1990
(24)

[Text]

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met at 11:03 o'clock a.m., this day, in Room 536, Wellington Building, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Stan Darling, Marc Ferland, Bob Hicks, Arnold Malone, Fred Mifflin, and William Rompkey.

In attendance: From the Library of Parliament: Wolfgang Koerner, Researcher. *From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade:* David Lord, Researcher.

Witness: From the Centre for International and Strategic Studies: Martin Shadwick, Research Associate.

On motion of Bob Hicks, seconded by Fred Mifflin, it was agreed,—That the Budget Submission of the Committee, as presented by the Chairman, for the budget period of April 1, 1990 to March 31, 1991, be approved and that the Chairman present it to the Liaison Committee.

The Committee resumed consideration of Canada's Maritime Sovereignty, in accordance with Standing Order 108(2).

The witness made a statement and answered questions.

At 12:43 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Roger Préfontaine

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 6 MARS 1990
(24)

[Traduction]

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit aujourd'hui à 11 h 03, dans la pièce 536 de l'édifice Wellington, sous la présidence de Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présents: Stan Darling, Marc Ferland, Bob Hicks, Arnold Malone, Fred Mifflin, William Rompkey.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner, attaché de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, attaché de recherche.

Témoin: Du Centre d'études internationales et stratégiques: Martin Shadwick, associé de recherche.

Sur motion de Bob Hicks, appuyé par Fred Mifflin, il est convenu,—Que le plan budgétaire du Comité pour la période allant du 1^{er} avril 1990 au 31 mars 1991, soit adopté et que le président le soumette au Comité de liaison.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité poursuit l'étude de la souveraineté maritime du Canada.

Le témoin fait un exposé et répond aux questions.

À 12 h 43, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Roger Préfontaine

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, March 6, 1990

• 1100

The Chairman: I will ask the meeting to come to order. Members of the committee, we have before us only one witness. If I am not too presumptuous, I believe we have a matter we should be able to dispose of, which is the question with respect to the budget of the committee.

I have asked our staff to lay in front of you a copy of the proposed budget. It is appropriate that we take a few moments for me to go through that budget with you, then it would require a motion and acceptance by the committee.

So the budget as proposed covers printing, \$5,800; travel, which, as committee members will recall, is an item for which we have to resubmit a specific travel budget for each individual instance, for any justification the committee might wish to undertake; contract and counselling, \$111,800; nothing for advertising or temporary help; witness expense, \$5,000; hospitality, \$1,200; miscellaneous, \$1,600; for a total of \$125,400. Are there any questions with respect to the budget?

Mr. Rompkey (Labrador): Is the amount of \$111,800 for David and Wolf, our researchers? If so, you said it was for contract and counselling. Do they do counselling? Am I right in assuming that?

The Chairman: In part, the item covers counselling. Also included in that item is the budget for the Humphries Public Affairs Group; we had agreed at an earlier meeting to pay them a sum to the end of March. This puts the Humphries Group in the budget for a year and \$30,000 is included there for them to obtain media attention, to do work for us, to give us publicity as a committee. That is in this \$111,800.

• 1105

Mr. Rompkey: What is the hospitality, and when does it start?

The Chairman: It applies when somebody important comes to visit us and we buy him a little snack, or when we are travelling and there is someone we wish to meet over a meal or some other expense. It is my understanding on budget matters that after they are submitted, if they are approved, there may be some flexibility in transferring from one category to another. Printing, for example, might go to hospitality, or hospitality to printing. That sort of thing.

An hon. member: I move the adoption of this budget.

Mr. Mifflin (Bonavista—Trinity—Conception): I second it.

The Chairman: It has been moved and seconded, but since Mr. Blackburn has just arrived, I think we should give him a moment to take a look at the budget we have proposed. Mr. Blackburn, we are starting here with April 1. It is a proposal for April 1 to March 31 of 1991.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 6 mars 1990

Le président: Si vous le voulez bien, nous allons commencer. Chers collègues, nous n'avons qu'un seul témoin aujourd'hui. Je ne voudrais pas faire preuve de prétention, mais je pense qu'il y a une question—le budget du comité—que nous pouvons régler.

J'ai demandé au personnel de vous distribuer le budget proposé. Il convient je pense que nous consacrons quelques instants à l'examiner ensemble; nous pourrions ensuite proposer une motion et l'adopter.

Dans ce budget proposé donc, nous avons inclus les frais d'impression, 5,800 dollars; en ce qui concerne les voyages, les membres du comité savent qu'il faut à chaque fois présenter un budget précis; contrats et consultation, 111,800 dollars; nous n'avons rien prévu pour la publicité ou le personnel temporaire; dépenses des témoins, 5,000 dollars; hospitalité, 1,200 dollars; divers, 1,600 dollars; ce qui donne un total de 125,400 dollars. Avez-vous des questions au sujet de ce budget?

M. Rompkey (Labrador): Est-ce que les 111,800 dollars sont pour David et Wolf, nos attachés de recherche? Vous avez parlé de contrat et de consultation. Font-ils de la consultation? Ai-je bien compris?

Le président: Cette rubrique comprend notamment les frais de consultants. On y trouve également un paiement au *Humphries Public Affairs Group*; nous avions convenu à une réunion précédente de verser un certain montant à ce groupe pour son travail jusqu'à la fin du mois de mars. Donc, dans ce nouveau budget, nous avons affecté 30,000 dollars pour l'année à venir afin de nous assurer les services du groupe Humphries: relation avec les médias, divers travaux, et promotion du travail du comité. Cela donne au total 111,800\$.

M. Rompkey: Qu'est-ce c'est que cette rubrique hospitalité et quand cela commence-t-il?

Le président: C'est par exemple lorsque nous recevons un invité de marque et que nous voulons l'inviter à manger, ou encore en voyage, si nous voulons offrir un repas à quelqu'un que nous rencontrons, etc. D'après ce qu'on m'a dit, une fois ces rubriques du budget acceptées, nous avons la possibilité de transférer certaines sommes d'une rubrique à une autre. Les fonds destinés à l'impression par exemple pourraient aller à l'hospitalité ou vice versa. Vous voyez ce que je veux dire.

Une voix: Je propose l'adoption de ce budget.

M. Mifflin (Bonavista—Trinité—Conception): Je l'appuie.

Le président: Donc le budget est proposé et appuyé. Toutefois puisque M. Blackburn arrive tout juste, je pense qu'il convient de lui accorder un instant pour prendre connaissance de ce budget. Monsieur Blackburn, il s'agit du budget à compter du 1^{er} avril pour l'année financière se terminant le 31 mars 1991.

[Texte]

Mr. Blackburn (Brant): A budget of \$125,400 for all activities. . .

Mr. Rompkey: Except travel.

The Chairman: Travel would be on a situation-by-situation basis.

Mr. Rompkey: In other words, there is no money to get to Russia, but there is money there for vodka.

Mr. Blackburn: How does this compare with the current year's budget?

The Chairman: It is an increase, basically in the area of contract and counselling. There is \$30,000 more, mostly for media relations.

Mr. Blackburn: So in percentage terms, how much are we going up this year over last?

The Chairman: In all other aspects, the budget remains the same.

Mr. Blackburn: The same?

The Chairman: Yes.

Mr. Blackburn: The extra \$30,000 is for media relations?

The Chairman: Yes.

Mr. Blackburn: I see.

Motion agreed to

The Chairman: That matter being dealt with, I now take pleasure in introducing Martin Shadwick, a Research Associate from the Centre for International and Strategic Studies. He will be aware that our Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs is undertaking a study of maritime sovereignty as it relates to threats against Canada.

• 1110

Before asking our witness to make a statement, I want to observe to committee members that we are using—and no one is without sin, if this is sin—an awful lot of time as members making statements. It seems to me that it might be appropriate that we save that for when we cluster to talk about what goes into the final report and are not phrasing a lot of our terminology in terms of questions to the witness. Obviously it is the members' own time; it is just the Chair's observation that we might be better benefited if we were to give shorter, more concise questions and have the witness respond.

The other comment is to the witness. I note that your brief to us is excellent. It is very thorough and it is also very long. That casts nothing other than we appreciate it, but members do have a desire to ask questions. If you can find the capacity, we would very much appreciate if rather than reading your whole brief you could summarize it and give us about a 10-minute synopsis of your main points. The bulk of our time could then be used for questions.

With that, Mr. Shadwick, could you proceed with your statement, then we will open it up for examination by members.

[Traduction]

M. Blackburn (Brant): Un budget de 125,400\$ qui couvre toutes les activités. . .

M. Rompkey: Sauf les voyages.

Le président: Il faut présenter à chaque fois une demande en ce qui concerne les voyages.

M. Rompkey: En d'autres mots, nous n'avons pas les moyens de nous rendre en Union soviétique, mais si nous y étions, nous pourrions nous payer la vodka.

M. Blackburn: Comment ce budget se compare-t-il à celui de l'année en cours?

Le président: Essentiellement, l'augmentation vient des contrats et des services de consultants. Nous avons prévu 30,000\$ de plus, surtout pour les relations avec les médias.

M. Blackburn: Quel est le pourcentage d'augmentation par rapport à l'an dernier?

Le président: Sauf pour les 30,000\$, c'est le même budget.

M. Blackburn: Le même?

Le président: Oui.

M. Blackburn: Et ces 30,000\$ supplémentaires serviront aux relations avec les médias?

Le président: Oui.

M. Blackburn: Je vois.

La motion est adoptée.

Le président: J'ai maintenant le plaisir de vous présenter M. Martin Shadwick, attaché de recherche du *Centre for International and Strategic Studies*. Il sait que le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se penche sur la question des menaces envers la souveraineté maritime canadienne.

Avant de demander à notre témoin de faire une déclaration, je tiens à faire observer aux membres du comité que nous consacrons beaucoup de temps à faire des déclarations, mais j'imagine que personne n'est parfait. Il me semble que nous pourrions peut-être garder ces déclarations pour le moment où nous nous réunirons afin de discuter du contenu du rapport définitif. Nous ne posons pas beaucoup de véritables questions au témoin. Évidemment, il s'agit du temps des membres du comité; la présidence fait simplement remarquer qu'il serait peut-être plus profitable de poser des questions plus courtes et plus concises et de laisser le témoin répondre.

Mon autre observation s'adresse au témoin. Le mémoire que vous nous avez remis est excellent. Il est très approfondi mais aussi très long. Je veux simplement vous dire par là que nous l'apprécions, mais aussi que les membres souhaitent poser des questions. Par conséquent, si c'est possible, nous vous serions très reconnaissants de nous résumer en une dizaine de minutes les principaux points de ce mémoire plutôt que de le lire intégralement. De cette façon, la plus grande partie du temps dont nous disposons pourrait être consacrée aux questions.

Cela étant dit, monsieur Shadwick, je vous demande de faire votre déclaration, et ensuite les membres vous poseront leurs questions.

[Text]

Mr. Martin Shadwick (Research Associate, Centre for International and Strategic Studies): Thank you, Mr. Chairman. I very much appreciate the opportunity to offer some observations—I hope useful observations—on maritime sovereignty in the 1990s.

I suspect at the outset I should perhaps register a vote of thanks from my students as well. This year's class has heard far more about coastal patrol and maritime sovereignty and the Tracker and privatization and interdepartmental dimensions of surveillance than they really wanted to hear. I suspect they are rather grateful that this invitation got me out of the classroom for at least one occasion.

You have heard in the course of your proceedings some excellent testimony. I will try to build on that foundation rather than go back to square one and first principles. I will try to offer some different perspectives and perhaps some follow-on to some of the points raised in your December report.

By way of introduction, I would like to make two points. First of all it is clear that this country will have to devote increased attention, perhaps much increased attention, to maritime sovereignty and maritime defence and related issues in this decade and beyond. This is in part driven by considerations related to the fishery, environmental concerns—pollution for example—and of course one of the newer problems, one of the more pernicious problems, the entry of illegal drugs into this country. All of these of course have maritime dimensions.

I think we will probably be required to focus more as a country on maritime aspects as a consequence of developments in Europe and east-west relations generally. I am from the school of thought that urges caution in terms of reducing, let alone eliminating, our military presence in Central Europe. It is clear that the trend line is in that direction, at least over time. I suspect that this will have an impact.

I do not think we will see a fortress North America type of concept emerging. I hope we do not. That holds some very real dangers for Canada. But I think we may psychologically begin to feel that our front line is moving in this direction a little bit, and is less central European oriented, perhaps more North Atlantic Oceanic area oriented. This may drive a new, more maritime flavour into Canadian defence policy in the coming decade and beyond.

Having said that, I think there is an urgent requirement in this country for a comprehensive maritime strategy and a less porous, better co-ordinated and far more capable maritime surveillance and maritime coastal defence system. In short we are not well prepared for this new and emerging environment for the 1990s. There are significant shortfalls in capability, both qualitative and quantitative. I will come back to those in a moment.

[Translation]

M. Martin Shadwick (attaché de la recherche, Centre for International and Strategic Studies): Merci, monsieur le président. Je suis très heureux d'avoir la possibilité de formuler certaines observations—observations qui, je l'espère, seront utiles—sur la souveraineté maritime dans les années 1990.

Je pense que je devrais peut-être commencer par vous transmettre aussi les remerciements des mes étudiants. La classe de cette année a entendu beaucoup plus parler de patrouilles côtières, de souveraineté maritime, de Tracker, ainsi que de privatisation et de responsabilité interministérielle en matière de surveillance, qu'elle ne le souhaitait. Par conséquent, je pense que les étudiants sont plutôt heureux que j'aie reçu cette invitation qui leur permet d'échapper à un cours.

Vous avez entendu d'excellents témoignages dans le cadre de vos audiences. Je vais plutôt essayer d'ajouter à cette base plutôt que de retourner à la case départ et de répéter les mêmes principaux fondamentaux. Je vais aussi essayer de donner une perspective différente ainsi qu'un suivi à l'égard de certains des points soulevés dans votre rapport du mois de décembre.

J'aimerais signaler deux points en guise d'introduction. Premièrement, il est clair que le Canada devra accorder une attention plus grande, et peut-être beaucoup plus grande, au cours de la présente décennie et au-delà, à la souveraineté et à la défense maritime ainsi qu'aux questions connexes. Cette nécessité découle en partie de considérations liées à la pêche, aux questions environnementales—par exemple la pollution—et, évidemment, à un problème plus récent et très pernicieux, à savoir le trafic de drogues au pays. En effet, la solution de tous ces problèmes est liée à un meilleur contrôle de nos eaux.

Je pense que le Canada devra accorder plus d'importance à cet aspect, à cause de ce qui se passe en Europe et des relations Est-Ouest en général. Je suis de ceux qui prônent la prudence pour ce qui est de réduire, et encore plus d'éliminer complètement, notre présence militaire en Europe centrale. Cela dit, il est clair que l'on s'oriente dans ce sens, du moins à plus long terme. Et je pense que cette évolution de la situation aura des répercussions.

Je ne pense pas que nous verrons émerger le concept d'une Amérique du Nord ayant les caractéristiques d'une forteresse. Du moins, j'espère que ce ne sera pas le cas. Un tel concept présenterait de réels dangers pour le Canada. Je pense toutefois que, sur le plan psychologique, nous commençons à penser que notre première ligne se déplace un peu dans ce sens, à savoir qu'elle est moins orientée sur l'Europe centrale mais peut-être plus sur la région de l'Atlantique Nord. Cette évolution pourrait favoriser l'avènement d'une politique canadienne de défense ayant un caractère plus maritime au cours de la prochaine décennie et au-delà.

Cela dit, je pense qu'il est urgent que le pays adopte une stratégie maritime globale ainsi qu'un système de défense et de surveillance côtières plus efficace et mieux coordonné. En bref, nous ne sommes pas bien préparés face au nouveau contexte international qui s'annonce pour les années 1990. Notre système comporte d'importantes lacunes, tant du point de vue qualitatif que quantitatif. J'y reviendrai dans un moment.

[Texte]

I am also concerned by the fact that our current maritime surveillance regime is marked by a diffusion of effort and a patchwork quilt of agencies and private contractors. This compares unfavourably with that found in many other countries. We are not of course alone in having multiple agencies involved in maritime matters; other countries do this as well. But we are definitely at the higher end of the scale in terms of the number of actors, departments, agencies and others involved. In fact far from rationalizing the system, we are daily adding to the number of actors as we privatize. Every time we privatize we bring in more contractors, more actors. So we are moving further and further away from the international norm, and that is to try to keep the number of actors rather more compact.

• 1115

There are few other things that stand out here when one compares our arrangements for maritime sovereignty to other countries. One is the fact that the civilian departments—Fisheries and Oceans and Coast Guard—are so big relative to the Navy. It is usually the other way around. We are also virtually unique, or close to it, in the sense that we rely on civilian-oriented departments. The military presence is not terribly great either in direct terms using the military or in terms of agencies that are in some way paramilitary or quasi-military. And of course our Coast Guard, unlike most of its international counterparts, is a resolutely civilian agency.

In the question period perhaps we can get into some of the details and comparisons with other countries. There are many reasons why other countries have adopted an approach that tends to make more use of the military or more use of government agencies which are in a sense paramilitary. One of the important ones I would ask you to keep in mind is that having the military do these roles, the sovereignty roles, or having a paramilitary Coast Guard, is it helps to preserve assets for crisis conditions. In other words, there are assets readily available at the disposal of the government which day to day, day in and day out, may be doing fishery surveillance or other roles, but in a crisis can be redirected rather easily into more military considerations. I am thinking for example of countries that have offshore patrol vessels which in crisis situations would be switched to a mine countermeasures type of role. There are many examples.

We, on the other hand, are in fact going in the other direction. And in a few weeks, with the disposal of the Tracker, DND's role in fishery surveillance and coastal patrol will drop to a very low level. DND in fact risks becoming in many respects a bit player if corrective action is not taken.

[Traduction]

Par ailleurs, je suis aussi préoccupé par le fait que notre système de surveillance maritime est caractérisé par un éparpillement des efforts et toute une panoplie d'organismes et d'entrepreneurs privés. Nous ne pouvons soutenir la comparaison avec de nombreux autres pays. Nous ne sommes évidemment pas les seuls à faire appel à un grand nombre d'organismes pour ce qui est des questions maritimes; d'autres pays le font aussi. Toutefois, nous sommes incontestablement parmi ceux qui comptent le plus grand nombre d'intervenants, de ministères, d'organismes et autres intéressés. En fait, au lieu de rationaliser le système, nous faisons sans cesse entrer en scène de nouveaux acteurs à mesure que nous privatisons. Chaque fois que nous privatisons, cette mesure se traduit par un plus grand nombre d'entrepreneurs et d'intervenants. Par conséquent, nous nous éloignons de plus en plus de la norme internationale, qui consiste à avoir un nombre plutôt restreint d'intervenants.

Il y a d'autres éléments qui ressortent lorsque l'on compare les mesures prises par le Canada pour assurer sa souveraineté maritime et celles prises par d'autres pays. Mentionnons d'abord le fait que les organismes civils—c'est-à-dire le ministère des Pêches et Océans et la Garde côtière—sont gros par rapport à la Marine. Habituellement, c'est l'inverse qui est vrai. Notre situation est quasiment unique, ou presque, en ce sens que nous comptons sur les services d'organismes à vocation civile. Sur le plan militaire, votre présence n'est pas tellement importante, qu'il s'agisse de militaires ou encore d'organismes paramilitaires ou quasi militaires. Et bien sûr notre Garde côtière, à l'encontre de ce qui se passe dans la plupart des autres pays, est carrément un organisme civil.

Nous pourrions, au cours de la période des questions, entrer dans les détails et établir des comparaisons avec d'autres pays. Il y a de nombreuses raisons qui font que d'autres pays ont adopté une approche qui consiste à recourir davantage aux services de militaires ou d'organismes publics qui sont, dans un certain sens, paramilitaires. Par exemple, et je vous demanderais d'en prendre note, le fait de confier ce rôle aux militaires, c'est-à-dire la protection de la souveraineté, ou d'avoir une Garde côtière paramilitaire permet de conserver des ressources qui pourraient être utilisées en cas de crise. Autrement dit, il existe des ressources, à la disposition du gouvernement, qui, tous les jours, assurent la surveillance des zones de pêche ou sont affectées à d'autres rôles mais qui, en temps de crise, peuvent être facilement utilisées à des fins militaires. Je pense par exemple aux pays qui ont au large des côtes des patrouilleurs qui, en temps de crise, peuvent être transformés en dragueurs de mines. Il existe de nombreux exemples de ce genre.

Nous, par contre, nous sommes en train de faire le contraire. Dans quelques semaines, le rôle que joue le MDN en matière de surveillance des zones de pêche et de patrouille côtière diminuera sensiblement puisque les Tracker ne seront plus affectés à cette tâche. En fait, le MDN risque d'avoir à bien des égards un très petit rôle à jouer dans ce domaine si aucune mesure corrective n'est prise.

[Text]

Moving on to more of the core remarks, in looking at the DND element of maritime sovereignty and maritime coastal defence we have to develop a hybrid approach to sovereignty. I would suggest that the models of sovereignty that were apparent in both the 1971 white paper and the 1987 white paper are incomplete. The 1971 document tended to define sovereignty and the role of the forces in essentially non-military and quasi-military terms. It was interested in things like protection of the environment, fisheries protection, and so on. The 1987 white paper went in a completely opposite direction. It tended to key in on the military aspects of sovereignty. That is why it devoted considerable emphasis to such issues as maritime coastal defence.

I would suggest that for the 1990s we need a hybrid approach that takes into account the non-military, the quasi-military, and the military requirements. We have to get an approach that embraces the full spectrum of roles for the future. I think this will increasingly require, down the years, a well-thought-out, flexible, and multi-tasked approach to maritime sovereignty.

I would suggest too that the development of this type of approach has been retarded by the I think ill-considered decisions to eliminate the Tracker from coastal patrol, or at least to have failed to replace it with a new aircraft; the decision to in effect remove the air force from the business of actively patrolling the coastline of the country with the world's longest coastline; and the decision to ship the primary responsibility for fixed-wing fishery surveillance from the military to the private sector. I think the rationale for these decisions remains rather obscure and ill-defined.

In the absence of some very clear-cut direction as to where the government is going, it has fuelled a great deal of speculation and concern, a concern that the privatization of fishery surveillance owes more to the government's philosophical preferences than to a well-thought-out maritime strategy. There is concern in some quarters that the Tracker was axed in part to buttress the argument for closing CFB Summerside. And I think there are concerns too that the privatization was also influenced by aggressive lobbying from interests within the private sector, within the aerospace industry.

I might add too that it is a double-edged question. In fact there is concern too in the aviation industry that the request for proposals that was solicited, that went out from DFO seeking bids, was done on such a fast-track basis that it left very little time for bidders to come into the competition. In fact, the de facto result was that the incumbent suppliers—companies that are already providing to some degree fishery surveillance for DFO—had an unfair advantage in a sense; that there was not here a level playing field.

I think the shift from the public to the private sector, although supportable in certain instances, will on balance result in a less flexible, effective, and cost-effective coastal patrol regime. I think the net result will be a serious gap

[Translation]

Passons maintenant à l'essentiel du problème. En ce qui concerne le rôle joué par le MDN sur le plan de la souveraineté et de la défense côtière, nous devons adopter une approche à volets multiples pour aborder la question de la souveraineté. L'approche définie dans le livre blanc de 1971 et dans celui de 1987 était incomplète. Le document de 1971 avait tendance à définir la souveraineté et le rôle des forces en des termes essentiellement non militaires et quasi militaires. Il mettait surtout l'accent sur la protection de l'environnement, des zones de pêches, etc. Le livre blanc de 1987, lui, prônait l'inverse. Il avait tendance à mettre l'accent sur les aspects militaires de la souveraineté. C'est pourquoi on a accordé tellement d'attention à des questions comme la défense côtière.

À mon avis, nous devons, pour les années 90, adopter une approche qui tienne compte des exigences non militaires, quasi militaires et militaires. Nous devons adopter une approche qui englobe l'ensemble des rôles que les militaires seront appelés à remplir dans les années à venir. Il faudra donc, de plus en plus, adopter une approche réfléchie, souple et polyvalente à l'égard de la souveraineté maritime.

Je pense également que l'élaboration de cette approche a été retardée par la décision, à mon avis peu judicieuse, de ne plus affecter le Tracker à la surveillance côtière, ou du moins de ne pas le remplacer par un autre appareil; la décision d'enlever aux forces aériennes la responsabilité d'assurer la surveillance des côtes jugées les plus longues au monde; et la décision de transférer des militaires au secteur privé la responsabilité première d'assurer la surveillance des zones de pêches au moyen d'avions à voilure fixe. Je crois que les arguments sur lesquels reposent ces décisions sont plutôt obscurs et mal définis.

Le fait que le gouvernement ait négligé de définir une orientation bien précise a donné lieu à bien des conjectures et a suscité de nombreuses préoccupations, car on craint que la privatisation des activités de surveillance des lieux de pêche relève davantage des préférences du gouvernement que d'une stratégie maritime réfléchie. Certains craignent que le retrait des Tracker est destiné à justifier la décision de fermer la BFC de Summerside. Certains craignent aussi que la décision de confier cette tâche au secteur privé a été influencée par le lobbying intense auquel se sont adonnés des intérêts du secteur privé au sein de l'industrie aérospatiale.

Je voudrais ajouter qu'il s'agit là aussi d'une question à double tranchant. On craint au sein de l'industrie de l'aviation que les appels d'offres qui ont été lancés par le ministère des Pêches et Océans se soient faits très rapidement, de sorte que les soumissionnaires n'ont pas eu beaucoup de temps pour présenter leur offre. En fait, le résultat est que les compagnies qui assurent déjà dans une certaine mesure la surveillance des lieux de pêche pour le ministère des Pêches et Océans possédaient un avantage par rapport aux autres. On estimait que les règles du jeu n'étaient pas équitables.

Je crois que la décision de transférer cette responsabilité du secteur public au secteur privé, bien que justifiée dans certains cas, donnera lieu à un système de surveillance côtière moins souple, moins efficace et moins rentable. Je pense qu'il

[Texte]

between the private sector aircraft chartered by DFO... Of course, those aircraft and that operation are not equipped, staffed, trained, or available to support other government departments or to undertake military missions.

• 1120

Between that there is a jump, and then we go to the upper end of the scale and we reach the Aurora, so we have a hole-in-the-middle type of problem. On the low end of the ladder, we have a very tiny DFO operation, very heavily oriented to the fisheries mission, then a hole, and we have nothing before we reach the very expensive and decidedly overworked Aurora long-range patrol aircraft. It was the ability of the Tracker or a successor to swing between the various non-military, quasi-military, and military roles that will lose in the future. I think this is a serious concern.

I am not thrilled with the prospect of privatization of Fisheries on a large scale, but we have to work with the hand that is dealt us. If the government intends to proceed along those lines, I would suggest that it also move to develop, in a sense, a three-tiered approach to fixed-wing maritime air surveillance. I suggest it fill that hole in the middle with a small military-operated coastal patrol operation—perhaps eight to twelve twin-engined, multi-roled aircraft. We can discuss specific airplane types later on, but something that would be capable of responding to a wide range of non-military, quasi-military and military requirements.

We may in fact even be able to do this on an interim basis by transferring existing military aircraft which currently do other roles into a coastal patrol type of environment. We can again look at those later on if you would like.

I would also suggest that we guard against falling into the trap of regarding the three Arcturus aircraft, which the government ordered last year, as the definitive successor to the Tracker. The press release which announced the acquisition of the Arcturus last year drew a link between the disposal of the Tracker and the acquisition of the Arcturus.

But I think that statement was misleading, if not disingenuous. The *raison d'être* of the Arcturus is to take the load off the Aurora. It is not to replace the Tracker and should not be regarded as such. The operation is far too small. The idea behind the Arcturus-type operation in fact predates the decision to dispose of the Tracker. It predates the 1987 white paper, and you can in fact trace Arcturus-type concepts right back into the early days of the LRPA program in the early 1970s.

Three aircraft simply will not do it. If, for whatever reasons, the government was unreceptive to the three-tiered approach where we had the small DFO operation, a military-operated, twin-engined coastal patrol airplane, and then the

[Traduction]

en résultera un grave écart entre les aéronefs du secteur privé affrétés par Pêches et Océans... Évidemment, ces aéronefs ne sont pas dotés de l'équipement nécessaire, et leur personnel n'est pas entraîné pour répondre aux besoins d'autres ministères ou participer à des missions militaires.

À partir de là, il nous faut sauter à l'autre extrémité de la gamme, où se trouve l'Aurora. Nous sommes donc aux prises avec un trou à l'échelon intermédiaire. Au bas de l'échelle, on trouve les aéronefs de Pêches et Océans, dont le nombre est très restreint et qui sont fortement axés sur les missions de pêche. Ensuite, il y a un trou et, au haut de l'échelle se situe l'Aurora, avion patrouilleur à long rayon d'action très coûteux et incontestablement surutilisé. À l'avenir, nous perdrons l'avantage du Tracker, ou de son successeur, qui était de pouvoir alterner entre les missions civiles, quasi militaires et militaires. À mon avis, c'est un sujet de grave préoccupation.

Je ne suis pas emballé par la perspective d'une privatisation d'envergure du ministère des Pêches, mais nous devons nous accommoder de ce qui viendra. Si le gouvernement entend s'engager dans cette voie, je proposerais qu'il adopte une option à trois volets en ce qui concerne la surveillance aérienne des côtes effectuée par appareils à voilure fixe. Il devrait combler cette lacune au niveau intermédiaire à l'aide d'une petite patrouille côtière militaire comprenant de huit à douze avions bimoteurs polyvalents. Nous pourrions discuter plus tard des divers types d'aéronefs possibles, mais il faudrait choisir un appareil capable de répondre à de multiples exigences d'ordre non militaire, quasi militaire et militaire.

En fait, nous pourrions, dans l'intervalle, verser dans une patrouille côtière des appareils militaires qui effectuent actuellement d'autres missions. Nous pourrions revenir là-dessus plus tard si cela vous intéresse.

J'estime également que nous devons éviter le piège qui consiste à considérer l'Arcturus, dont le gouvernement a commandé trois modèles l'année dernière, comme le successeur définitif du Tracker. En effet, dans le communiqué de presse qui annonçait l'année dernière l'acquisition de l'Arcturus, on établissait un lien entre l'élimination du Tracker et l'acquisition de l'Arcturus.

Cette déclaration était trompeuse, voire perfide. La raison d'être de l'Arcturus est de soulager l'Aurora. Cet appareil ne vise pas à remplacer le Tracker, et on ne devrait pas le considérer comme un successeur possible. De toute façon, il est beaucoup trop petit. En fait, on a décidé d'acheter l'Arcturus avant de décider de se défaire du Tracker. Cette idée est antérieure au livre blanc de 1987 et, en fait, on envisageait déjà de se doter d'un aéronef de type Arcturus au commencement du programme d'avions de patrouille à grand rayon d'action, au début des années 70.

Trois appareils ne suffiront tout simplement pas à la tâche. Si, pour une raison quelconque, le gouvernement n'est pas favorable à une option à trois volets englobant la petite flotte de Pêches et Océans, une patrouille côtière militaire

[Text]

Auroras, we could go to a different approach that would acquire additional Arcturus-type aircraft as an alternative to the twin-engined aircraft, in other words, a two-tiered approach.

This sounds a little unorthodox, because strictly speaking you do not require an airplane of the Arcturus or Aurora size to do the coastal-patrol type mission. There is a payback in the sense that we can then standardize all of our fixed-wing maritime aviation squadrons on one basic airplane type.

The problem with this is that the Arcturus aircraft we are buying are in effect the last of their type to be produced by Lockheed in California. We cannot buy any more at this point. It is possible that if Lockheed secures another order from a foreign buyer, it might be convinced to reopen the line. That is problematic, unlikely at the moment.

So we really would be hard-pressed to buy another four to six Arcturus aircraft. The only option in the absence of that would be to see if the Americans would be willing to sell us some pre-owned—to use the current vernacular—P3-B Orion aircraft, which we would then modify for surface surveillance missions—in other words, largely without an ASW capability.

On the subject of Arcturus, it is very important that the three aircraft we bought be upgraded in terms of their mission avionics. They are very austere equipped aircraft. At the moment I would say there are even some doubts as to their utility in a fisheries surveillance mission. Their only real sensor is the APS-134 plus radar system, and they are essentially empty otherwise. They have lots of growth potential. The cabin is empty. But we really need to put some more electronics in there, a data management and display system and other features. As things stand at the moment, the second most sophisticated item of electronic equipment in the Arcturus is the Mr. Coffee machine in the galley. That is in fact an exaggeration, because the Arcturus does not even have a galley. Those crews are going to be roughing it. It is going to be a little bit like flying Lancasters in the north in the late 1950s for them.

• 1125

Finally, I would like to just make a few comments on the drug interdiction role. I know that is a subject of some interest to the committee. I would suggest there that DND should be encouraged to play a significant role in that area. I have some doubts as to whether we can apply American models or philosophies on this. It is difficult for us to try to do a miniature replica of what the Americans are doing, given the extent of the resources they can bring to bear. They have of course declared that the Department of Defense is the lead agency in the United States in the drug interdiction problem. I really have trouble seeing DND cast in that light.

In any event, as some previous witnesses have said, drug interdiction is part of a package of things. It is not a replacement by any means for prevention and education. That is the real thrust of dealing with this problem. But to the

[Translation]

dotée de bimoteurs et les Aurora, nous pourrions envisager une approche différente. En effet, on pourrait acheter d'autres appareils de type Arcturus en remplacement des bimoteurs, c'est-à-dire une option à deux volets.

Cela semble peu orthodoxe parce qu'à strictement parler, on n'a pas besoin d'avoir recours à un appareil de type Arcturus ou Aurora pour effectuer des missions de patrouille côtière. Cependant, cela présenterait un avantage, en ce sens que nous pourrions alors normaliser toutes nos patrouilles côtières d'avions à voilure fixe en faisant appel au même aéronef de base.

Le problème, c'est que l'Arcturus que nous achetons est en fait le dernier du genre que produira la compagnie Lockheed, en Californie. À l'heure actuelle, il est impossible d'en acheter d'autres. Évidemment, si Lockheed obtenait une autre commande d'un acheteur étranger, elle envisagerait peut-être de reprendre la production de cet appareil. Pour l'heure, cela demeure douteux.

Par conséquent, nous aurions beaucoup de mal à faire l'acquisition de quatre ou six appareils Arcturus supplémentaires. La seule solution de rechange consisterait à demander aux Américains de nous vendre un certain nombre de leurs Orion P3-B. Ce sont des appareils qu'il faudrait modifier par la suite pour pouvoir les employer pour les missions de détection en surface étant donné qu'ils n'ont aucune capacité de lutte anti-sous-marine.

À propos des Arcturus, il est très important de moderniser l'équipement électronique de bord des trois appareils que nous avons achetés. En ce moment, ce sont des appareils assez pauvrement équipés, au point qu'on peut douter de leur efficacité dans une mission de surveillance des pêches. Mis à part leur seule véritable capteur, un système radar APS-134 plus, ils sont pratiquement vides. Cependant, ils ont un potentiel très intéressant. Le poste de pilotage est vide et il faudra vraiment le doter d'un matériel électronique supplémentaire, notamment d'un système de gestion des données avec écran d'affichage. À l'heure actuelle, le deuxième appareil électronique le plus sophistiqué de l'Arcturus est la machine distributrice de café dans l'office. En fait, j'exagère parce qu'il n'y a pas d'office dans l'Arcturus. Les équipages vont avoir entre les mains un appareil assez brut. Pour eux, ce sera un peu comme piloter des Lancaster dans le Nord à la fin des années 50.

Enfin, je voudrais dire quelques mots au sujet de la lutte contre le trafic des stupéfiants. Je sais que c'est un sujet qui intéresse le comité. Je pense qu'on devrait encourager le ministère de la Défense nationale à jouer un rôle important dans ce domaine. Cependant, je doute que nous puissions nous inspirer de l'approche ou des modèles américains. Compte tenu des ressources dont disposent les États-Unis, il serait difficile pour nous d'essayer de les imiter. Évidemment, le gouvernement américain a déclaré que le ministère de la Défense devenait le fer de lance de la lutte contre la drogue. Pour ma part, j'imagine mal qu'on confie un tel rôle à notre propre ministère de la Défense nationale.

Quoi qu'il en soit, comme certains témoins précédents l'ont dit, la lutte contre la drogue s'inscrit dans un ensemble de mesures. Ces efforts ne sauraient remplacer la prévention et l'éducation qui sont les meilleurs façons de régler ce

[Texte]

extent that DND can contribute or may be able to contribute, we should look imaginatively at ways of bringing DND into this, in terms of linkages with law enforcement agencies, the role of the new coastal patrol aircraft in this regard, and whatever modifications might be appropriate, changes in CF-18 deployment, modifications in terms of radar coverage, use of the forthcoming maritime coastal defence vessels. There is a bundle of things that potentially could be brought to bear here.

Finally, there are two areas that have not figured too prominently in your deliberations to date. On the basis that knowledge and "a presence" contribute to the exercise of sovereignty, I would encourage the committee to take a look at suggestions in the area of upgrading or adding to Canada's stock of hydrographic, oceanographic, and acoustic research ships to gain and improve our data base in the waters that surround us. These vessels—of course we have both military and civilian ones—all of those fleets could use upgrading to one degree or another.

You may also wish to explore improvements in search and rescue of a maritime dimension, particularly with a view to giving us the ability to undertake extended search and rescue operations, particularly on the east coast, perhaps in due course involving air-to-air refuelling of search and rescue helicopters, and perhaps looking at whether the equipment that is bought for search and rescue could be adapted in such a way as to give it a military role, crisis role, in the event of changed circumstances.

You may also wish to examine new air defence and air sovereignty roles and missions. I am thinking here in terms of our CF-18 fleet, adapt modifications to the role, perhaps some equipment modifications too.

Should we go back perhaps and revisit an old idea that cropped up in the 1971 white paper on defence, and that was that we needed a very quick response sea surveillance capability? The 1971 white paper proposed using the CF-5 aircraft in that role. The CF-5 of course was a rather indifferent sea surveillance aircraft.

With the CF-18 it is a very different proposition. We have a very sophisticated platform and if we added podded reconnaissance sensors to that aircraft, making the appropriate modifications, we would get an interesting resource with relatively little additional expenditure.

Finally, I think there is an urgent requirement to reconcile conflicting views on the appropriate degree of military involvement in the wider area of non-military and quasi-military activity. To what extent are we going to use the military in the 1990s for so-called national support and development type missions? How much of a role is there for DND? How far do we take it? How do we go about doing it?

I think that subject alone might provide interesting food for thought for the committee in a future reference. It is a very interesting and I think in a sense controversial area. I sense at the moment within DND you find two schools of

[Traduction]

problème. Mais dans le mesure où la Défense nationale est susceptible d'apporter son concours, nous devrions songer à des moyens novateurs de l'utiliser. Ainsi, on peut envisager l'établissement de liens avec les forces policières, l'utilisation du nouveau patrouilleur côtier, avec les modifications que cela suppose, des changements dans le déploiement des CF-18, une surveillance radar modifiée et l'utilisation des nouveaux navires de défense côtière. Il y a une foule de choses que la Défense nationale peut faire.

Enfin, il y a deux domaines que le comité n'a guère abordé dans ses travaux jusqu'à maintenant. Si l'on pose que la connaissance et «une présence» contribuent à l'exercice de la souveraineté, j'invite le comité à envisager diverses façons d'élargir ou de moderniser la flotte de navires de recherche hydrographique, océanographique et acoustique du Canada et d'améliorer notre base de données sur les eaux qui nous entourent. Ces navires, tant militaires que civils, ont tous besoin d'être plus ou moins modernisés.

Vous voudrez peut-être également explorer des façons d'améliorer les activités maritimes de recherche et de sauvetage. En effet, il faudrait envisager de se doter de la capacité d'effectuer des opérations de recherche et de sauvetage d'envergure, particulièrement sur la côte est. Il faudra peut-être, à un moment donné, prévoir le ravitaillement en vol des hélicoptères de recherche et de sauvetage et adapter l'équipement acheté pour les navires de recherche et de sauvetage de façon qu'ils puissent jouer un rôle militaire en cas de crise ou si la situation venait à changer.

Vous voudrez peut-être aussi étudier de nouvelles missions de défense aérienne et de protection de la souveraineté. Je songe particulièrement à la possibilité de transformer le rôle de notre flotte de CF-18, voire même de doter ces appareils d'un nouvel équipement.

Nous devrions peut-être aussi ressusciter une idée énoncée dans le Livre blanc sur la défense de 1971, soit de nous doter d'une capacité de surveillance maritime très rapide. Dans le livre blanc de 1971, on proposait d'utiliser les CF-5 à cette fin. Évidemment, le CF-5 était un appareil de surveillance maritime assez quelconque.

Mais il en va tout autrement avec le CF-18. Nous disposons d'un appareil très sophistiqué auquel il suffirait d'ajouter des capteurs de reconnaissance carénés et d'apporter quelques autres modifications pour obtenir un outil fort valable à un coût supplémentaire relativement modeste.

Enfin, je pense qu'il est urgent de concilier les avis divergents sur le degré de participation des militaires à des activités civiles et quasi militaires. Dans quelles mesures allons-nous faire appel aux militaires dans les années 90 pour des missions de soutien national? Quel est l'ampleur du rôle que peut jouer le ministère de la Défense nationale? Jusqu'où va-t-on aller? Comment allons-nous nous y prendre?

Je pense que, à lui seul, ce sujet pourra certainement alimenter la réflexion du comité à l'avenir. C'est un sujet à la fois très intéressant et très controversé. À l'heure actuelle, il y a deux écoles de pensée au sein du ministère de la

[Text]

thought. There is one group that is very gung ho to develop roles for DND, as the traditional military roles erode somewhat, a desire to look at things like sovereignty protection, peacekeeping, and humanitarian relief operations. One school of thought, as I said, really wants to go after those in a big way. It sees them as an important means of keeping DND relevant to the concerns of Canadians.

The other school of thought in a sense wants to pull in the DND perimeter, and, far from going after new missions in those areas, would in a sense welcome the jettisoning of current roles in those areas—for example, things like search and rescue. That school of thought of course has some problems with these types of missions because they are not “real soldiering”. Their thinking perhaps is that if those roles are jettisoned it will free up money that may be used to protect the core military activities of the armed forces. It sees things like search and rescue as a threat to the moneys for the purely military roles.

• 1130

I think both those schools of thought have some dangers and some problems that have to be reconciled. The first school of thought that seeks to expand DND involvement in the so-called soft military roles or quasi-military or non-military roles runs a couple of dangers. One is that if it is not carefully controlled and well thought out it will appear opportunistic to other government departments, which will feel DND is trying to move in on their turf as DND's traditional mandate is eroded. Of course, I also think there may be a tendency to assume that, simply because DND has decided it can play a greater role in humanitarian relief or sovereignty, other government departments will simply get out of the way and let DND come in.

The other school of thought that wants to jettison these types of roles for the Armed Forces, I think, is making some serious errors as well. First of all, dumping those roles would weaken the links between the military in Canadian society, and societal support is crucial to the Canadian armed forces. I think too they may be assuming that if they give up things like search and rescue it will keep the bean counters away from their doors for 20 years. In fact, the bean counters might be satisfied with saving money on things like search and rescue for the short term, but they will again come knocking on DND's door to cut into those purely military roles in the 1990s.

Also, I think this group may underestimate the extent to which these non-military and quasi-military roles, if carefully selected, can actually enhance Canadian military capabilities while on a day-to-day basis doing things that are very

[Translation]

Défense nationale. Il y a, d'une part, un groupe très enthousiaste qui veut créer de nouveaux rôles pour le ministère, compte tenu du déclin de sa mission traditionnelle. Ce groupe est animé du désir d'envisager d'autres formules, comme la protection de la souveraineté, le maintien de la paix et des opérations d'aide humanitaire. Comme je l'ai dit, les adeptes de cette école de pensée veulent s'engager sans réserve dans cette voie. À leurs yeux, cela semble un excellent moyen d'aligner les opérations du ministère sur les préoccupations des Canadiens.

Pour leur part, les tenants de l'autre école de pensée veulent pour ainsi dire se retrancher dans le périmètre de la Défense nationale. En fait, loin d'être en quête de nouvelles missions dans les domaines paramilitaires, ils souhaiteraient même abandonner leur rôle actuel dans un domaine comme la recherche et le sauvetage, par exemple. Ce genre de missions ne trouve pas grâce aux yeux de ces personnes parce qu'elles ne constituent pas à proprement parlé des exercices militaires. Sans doute s'imaginent-ils que l'abandon de ces missions libérerait des crédits dont ils pourraient se servir pour protéger les activités strictement militaires des Forces armées. Pour eux, les activités de recherche et de sauvetage représentent une menace pour les crédits consacrés à des missions d'ordre strictement militaire.

Je pense que ces deux visions présentent des écueils et des problèmes qu'il faut essayer d'éviter. La première école de pensée, qui souhaite élargir la participation de la Défense nationale à des activités militaires dites «douces», quasi-militaires ou civiles, présente certains risques. Si cette approche n'est pas soigneusement réfléchie et façonnée, elle risque d'être perçue comme opportuniste par les autres ministères gouvernementaux qui y verront une tentative du ministère de la Défense nationale pour empiéter sur leurs plates-bandes dans la foulée du déclin de son mandat traditionnel. On a sans doute l'impression que puisque la Défense a décidé qu'elle était en mesure de jouer un plus grand rôle dans des missions d'aide humanitaire ou de maintien de la souveraineté, les autres ministères gouvernementaux vont tout bonnement lui céder la place.

Les tenants de l'autre école de pensée, qui veulent que les Forces armées abandonnent ce genre de mission, font aussi de graves erreurs. Premièrement, l'abandon de ces rôles affaiblirait les rapports entre les militaires et la société canadienne. Or, l'appui des Canadiens est vital pour les Forces armées. Je crois en outre que ces mêmes tenants ont l'impression qu'en abandonnant des activités comme la recherche et le sauvetage, ils réussiront à tenir en échec pendant 20 ans encore les comptables du gouvernement. En fait, ces derniers seront sans doute ravis, à court terme, de faire des économies au titre de la recherche et du sauvetage, par exemple, mais ils reviendront frapper à la porte du ministère plus tard dans les années 90 pour effectuer des compressions dans ces activités purement militaires.

En outre, ce groupe sous-estime aussi à quel point ces activités civiles et quasi-militaires, si elles sont soigneusement choisies, peuvent en fait accroître la capacité des Forces armées canadiennes alors même que quotidiennement, elles

[Texte]

important and are deemed to be worth while by Canadians as a whole. I think the failure at this point to announce a successor to the Tracker demonstrates this in microcosm. After all, on a day-to-day basis that airplane was earning its keep by doing fisheries surveillance, but in a crisis the Tracker or its successor would have been directed to more militant roles, and I think getting rid of it and failing to replace it shows the example.

We may be getting rid of, in some people's minds at DND, a resource that was not doing something terribly military; on the other hand, it was capable of those roles, appropriately equipped, and getting rid of the Tracker means that in a matter of weeks the number of fixed-wing maritime patrol aircraft in the Canadian inventory will drop by more than 50%. If that is not something with military repercussions, I do not know what is.

In conclusion, I think there are a great many issues left to be developed. I think the country must come to grips with a new environment for the 1990s, and I think there is a role here for DND. I think the current trend line that is tending to erode a DND presence in these areas is regrettable, and the repercussions of that will become more apparent as we get into the decade. Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much. I might add, tongue in cheek, that you would make a fine politician, having used the word "finally" four times and then "conclusion" once.

Mr. Shadwick: My students have pointed that out to me as well.

The Chairman: You would make a fine Member of Parliament when you see Mr. Speaker moving to the edge of his chair. But you can get another 10 minutes out of it that way.

Mr. Mifflin: Mr. Shadwick, I would like to zero in on a couple of the phrases you have used and put a proposition to you, first to see your reaction and second to seek seriously your views on the efficacy of this kind of proposal. It is not a hobby horse or anything; it is for illustrative reasons.

You said presence contributes very much to sovereignty. That is a big issue, and I think this is what this is all about. You talked about the dichotomy of views in DND. Of course, having been recently in uniform, I am very much familiar with those. I am not sure which side is winning today, and one never knows that. Without really making a statement, I think it is worthwhile to go on record to say that if in the days when we are seeking new enemies the military does not come up with some kind of visible constituency for defence forces, then we may be out of business sooner than we should be for the real defence of the country.

[Traduction]

effectueront des opérations que les Canadiens jugent dignes d'intérêt. Je pense qu'à ce stade-ci, le fait qu'on n'ait pas annoncé de successeur au Tracker illustre cet argument. Après tout, cet appareil s'adonnait tous les jours à des opérations de surveillance des pêches, mais en cas de crise, il aurait pu être appelé à jouer un rôle d'ordre plus militaire, tout comme son successeur d'ailleurs. J'estime donc que le fait de s'en défaire et de ne pas l'avoir remplacé prouve ce que j'avance.

Dans l'esprit de certaines personnes du ministère de la Défense nationale, nous nous défaisons d'un appareil qui n'effectuait pas de missions militaires à proprement parler, même s'il était capable d'assumer ce rôle, une fois équipé convenablement. Par ailleurs, à la suite de l'élimination du Tracker, le nombre de patrouilleurs maritimes à voilure fixe de la flotte canadienne aura été coupé de moitié d'ici quelques semaines. Si ce facteur n'a pas de répercussion militaire, je ne sais pas ce qui en a.

En conclusion, il y a un grand nombre d'autres questions qu'il convient d'examiner. Les temps ont changé, et le ministère de la Défense nationale aura un rôle à jouer à cet égard dans les années 90. Il est regrettable que l'on veuille retirer la Défense nationale de ces secteurs, et les répercussions deviendront de plus en plus apparentes à mesure que la décennie progressera. Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup. Permettez-moi d'ajouter, en plaisantant, que vous auriez fait un excellent politicien, puisque vous avez employé le terme «enfin» quatre fois et ensuite, «conclusion», une fois.

M. Shadwick: Mes étudiants m'ont fait la même remarque.

Le président: Vous êtes très doué. Comme vous le savez, les députés surveillent toujours le président pour voir s'il ne va pas se lever de son fauteuil pour les interrompre. Mais grâce à un stratagème de ce genre, il est toujours possible de soutirer 10 minutes supplémentaires.

M. Mifflin: Monsieur Shadwick, je voudrais revenir sur certaines phrases que vous avez employées et vous soumettre une proposition. Premièrement, je voudrais avoir votre réaction et, deuxièmement, je voudrais que vous me disiez sérieusement si la proposition que je vous soumettrai a le mérite d'être efficace. Croyez bien, que ce n'est pas mon dada ou quelque chose du genre. Ce n'est qu'un exemple.

Vous avez dit que la présence des Forces armées contribue énormément à notre souveraineté. Il s'agit d'une question importante, et je pense que ma proposition s'inscrit dans ce contexte. Vous avez parlé des divergences de vue qui règnent au ministère de la Défense nationale. Comme je portais l'uniforme encore récemment, je connais bien ces courants de pensée. Je ne sais pas trop quel camp est victorieux à l'heure actuelle. En fait, on ne le sait jamais. Sans vouloir faire de déclaration, il faut quand même affirmer clairement qu'à une époque où nous sommes en quête de nouveaux ennemis, si les militaires ne réussissent pas à se trouver de raison pour se manifester, les Forces armées pourraient bien être comprimées plus rapidement qu'il n'est véritablement dans l'intérêt de la défense du Canada de le faire.

[Text]

Your proposition, then, really centres more on surface forces than on air forces, and it is this. We are all aware that maritime presence in number of ships. . . If you count the number of HMCS ships in the navy, you have fewer than 35. Now, I am talking purely presence, not capability. We are short in numbers when you look at the number of. . . we have the largest coastline in the world.

• 1135

In view of the presence and the non-military, quasi-military and military roles, particularly in view of this dichotomy of view that is going on in DND, and with respect to the whole business of maritime sovereignty and a no-cost, low-cost type of effort, how would the idea, say, of doing something like buying up the 15 trawlers that National Sea and FPI have just declared surplus—they do not seem to know what to do with them—adding the 6 mid-distance fleet that the Newfoundland government have declared surplus—that gives us 21 ships—manning them with naval fishing, if necessary, voluntary reservists and putting them under the command of the maritime coastal defence structure we have been briefed on down in Nova Scotia—I would not put a figure on it, but it would be less than a half of a billion dollars for sure and closer maybe to \$200 million—and putting this system in operation, say, by the end of the year. . . ?

Mr. Shadwick: It is an interesting concept. I think it is perhaps the sort of thinking we have to engage in to address this problem because we do have a shortfall. At the moment, as you say, the number of ships actually in commission is very limited. The navy's ability, when it does get a request from another government department to assist, is limited because it really is forced to go to full-fledged frigates and destroyers. There is nothing really at the lower end of the scale except the old Bay class training vessels, which are not the most appropriate resource.

The maritime coastal defence vessels when they arrive will be of some assistance, but that of course depends too on what their ships actually look like.

Mr. Mifflin: And when they get here.

Mr. Shadwick: And when they get here, yes, and if they survive the coming year. Whether we will get 12 remains an open question.

Of course there have been concerns in this committee over things like whether these vessels will have sufficient speed to be of assistance in enforcement type operations. Bolstering it with some off-the-shelf acquisitions along the line that you broach might well be worth a very serious look. It might depend in part on the reaction within government, particularly within DFO. If it was seen as an emergence of a fishery protection type operation within the navy, it could draw an interesting response from DFO. If it is just to supplement their operations, it might be more readily accepted. If it was seen as a direct threat to their operation, there would be concern.

[Translation]

Par conséquent, ma proposition concerne davantage les forces de surface que les forces aériennes. La voici. Nous savons tous que la marine canadienne de Sa Majesté compte moins de 35 navires. Aux fins de l'argumentation, je parle strictement de présence, et non de capacité. Notre flotte fait plutôt pitié quand on pense que nous avons le plus vaste littoral au monde.

Compte tenu de la nécessité d'affirmer notre présence et de la possibilité d'envisager des rôles à la fois civils, quasi-militaires et militaires, et compte tenu des deux courants de pensée divergents et des nouvelles initiatives qu'il convient de prendre pour assurer notre souveraineté maritime à peu de frais, que penseriez-vous de l'idée d'acheter les 15 chalutiers que les compagnies *National Sea* et FPI viennent de déclarer excédentaires? Ces compagnies ne semblent pas savoir quoi faire de ces navires. Si l'on y ajoutait la flotte de six navires de moyenne portée que le gouvernement de Terre-Neuve vient de déclarer excédentaires, nous nous retrouverions avec 21 navires. Nous pourrions y affecter du personnel des pêches et, au besoin, des réservistes volontaires qui relèveraient de l'organisme de défense côtière dont on nous a parlé en Nouvelle-Écosse. Je ne vais pas chiffrer ma proposition, mais il me semble qu'il en coûterait moins de 500 millions de dollars, peut-être même 200 millions de dollars à peine pour nous équiper d'ici la fin de l'année.

M. Shadwick: C'est une idée intéressante. C'est sans doute avec des idées de ce genre qu'on pourra régler le problème de pénurie auquel nous faisons face. À l'heure actuelle, comme vous l'avez dit, il y a très peu de navires en service. La capacité de la marine à répondre à une demande d'aide émanant d'un autre ministère est limitée. En effet, elle n'a d'autre choix que de se rabattre carrément sur les frégates et les destroyers. Il n'y a rien au bas de l'échelle, exception faite des vieux vaisseaux d'entraînement de catégorie Bay, qui ne sont pas les mieux indiqués.

Les navires de la Défense côtière maritime seront certainement d'une utilité quelconque, mais tout dépend, évidemment, de leur état.

M. Mifflin: Et de la date à laquelle ils arriveront ici.

M. Shadwick: Oui, et tout dépend si le programme est maintenu au cours de l'année qui vient. On ignore si nous en obtiendrons 12.

Je sais que vous vous êtes demandé si ces navires étaient suffisamment rapides pour être d'une quelconque utilité dans des opérations policières. Il faut se demander s'il ne vaudrait pas la peine d'élargir cette flotte en achetant des bateaux en vente libre. Tout dépend, en partie, de la réaction qu'une telle initiative suscitera au sein du gouvernement, tout particulièrement au ministère des Pêches et Océans qui pourrait réagir favorablement, s'il considérait cela comme la simple création d'un service de protection des pêches au sein de la marine. L'idée serait plus facilement acceptée si ces activités venaient s'ajouter aux leurs. Par contre, si cela était perçu comme une menace directe à leurs opérations, cela causerait des problèmes.

[Texte]

There are variations on this theme. One suggestion has been made over the years in certain circles, mainly academic heresy suggestions, that the larger offshore patrol vessels within the Department of Fisheries and Oceans should be transferred to National Defence.

This would emulate in a sense the royal navy's approach. It is interesting, as partly a historian as well as a political scientist, that the only royal navy tradition this country did not inherit was the the royal navy's fisheries protection squadron. This in fact goes back many hundreds of years. We have never really emulated that. The royal navy at this moment has a tidy little collection of ships—some of them not so little actually—devoted to the fisheries surveillance mission. They do this partly because they apparently feel it is better to have this as a navy responsibility than a civilian department, but also because it means there are military benefits. Those vessels can be directed to military applications in the event of a crisis. It is interesting, for example, that the two largest offshore patrol vessels in the royal navy's fleet were employed during the Falklands campaign. It was not a role they were designed for, but they found a military application.

Many of the royal navy's fisheries patrol ships have secondary mine countermeasures capabilities. But the navy benefits. It has a resource available in the event of a crisis. In peacetime on a day-to-day basis, of course, it gains a large number of vessels on which to train personnel and to give young officers an opportunity at command. With our system, with only larger vessels in the fleet, it is many years before officers get a chance to actually command the vessel.

Something along the lines you suggested, transferring the six largest offshore patrol vessels from DFO to DND, might be an interesting way to go. They are armed now. We are crossing the line here between quasi-military into the military. All of these are worth taking a look at, I think.

Mr. Mifflin: If I could be permitted a comment, I must say that I am very impressed with the approach, not necessarily because you agreed with a potential proposal, but you certainly have a good feel for some of the spill-over effects. The training aspect of young officers having command earlier than a \$400 million destroyer would be very attractive to the navy.

• 1140

The beauty of this particular type of low-cost, no-cost measure...there are others that could be in the air or under the ocean. It provides the essential constituency for defence because you are employing civilians in a reserve capacity, and in Atlantic and Pacific Canada people would see that maritime sovereignty is operating because the people seeing it would be the people doing it. Do you want to elaborate on that?

Mr. Shadwick: Yes, on both points. Clearly, the reserves should figure very prominently in new initiatives for the 1990s. Maritime coastal defence vessels are showing the way, but we can build on that foundation not only for the naval

[Traduction]

Il y a d'autres variantes. Dans certains milieux, surtout universitaires, on a même suggéré—ce qui confinait à l'hérésie—de remettre à la Défense nationale les navires de patrouille hauturière du ministère des Pêches et Océans.

En un sens, une telle évolution s'inscrirait dans la lignée de la *Royal Navy*. Moi qui suis aussi historien et politologue, je n'ai pu m'empêcher de noter que la seule tradition de la *Royal Navy* dont notre pays n'ait pas hérité, c'est l'escadrille de protection des pêches. En fait, cette tradition remonte à des centaines d'années, mais nous ne l'avons jamais vraiment imitée. À l'heure actuelle, la *Royal Navy* dispose d'une collection soignée de navires, dont certains de bonne taille, consacrés à des missions de surveillance des pêches. Les Britanniques ont choisi d'agir ainsi en partie parce qu'ils estiment préférable que cette responsabilité relève de la *Royal Navy* plutôt que d'un ministère civil, mais aussi parce qu'il en découle des avantages militaires. En cas de crise, ces navires peuvent jouer un rôle militaire. Ainsi, les deux plus gros navires de patrouille hauturière de la *Royal Navy* ont servi pendant la guerre des Malouines. Ce ne sont pas des navires qui ont été conçus pour ce genre d'opération, mais on leur a trouvé un rôle militaire.

Un grand nombre des navires patrouilleurs de la *Royal Navy* sont dotés, en sus, d'appareils de lutte contre les mines. Pour la marine britannique, cela présente un atout. Elle dispose de ressources en cas de crise. Évidemment, en temps de paix, elle dispose d'un grand nombre de navires qui servent à la formation du personnel et que peuvent commander de jeunes officiers. Ici, comme notre flotte ne compte que de gros navires, les officiers doivent attendre de nombreuses années avant d'avoir l'occasion d'en prendre le commandement.

Il serait sans doute intéressant, comme vous le suggérez, de verser les dix plus gros navires de patrouille hauturière de Pêches et Océans à la Défense nationale. D'ailleurs, ils sont armés maintenant. En l'occurrence, nous franchissons la ligne de démarcation entre le quasi-militaire et le militaire. Ce sont des suggestions qu'il vaut la peine d'examiner.

M. Mifflin: Je suis très impressionné par votre approche. Pas nécessairement parce que vous êtes d'accord avec ma proposition, mais parce que vous n'avez pas manqué de relever certaines retombées possibles fort intéressantes. La marine aimerait beaucoup pouvoir former ses officiers à bord de bâtiments moins coûteux qu'un destroyer de 400 millions de dollars.

Ce qu'il y a de séduisant dans une idée comme celle-là, qui ne coûte à peu près rien, c'est qu'il pourrait y avoir d'autres appareils dans les airs ou sous la mer, ce qui créerait un noyau d'appoint pour la défense, puisqu'on aurait recours à des civils sous forme de réservistes; ainsi, la population de la région de l'Atlantique et du Pacifique verrait que la souveraineté maritime, ça existe, puisque c'est précisément cette population-là qui s'en chargerait. Qu'en pensez-vous?

M. Shadwick: C'est vrai, dans les deux cas. Il ne fait pas de doute que la réserve devrait jouer un rôle de premier plan dans les années 90. L'idée des patrouilleurs côtiers en est un bon exemple, mais c'est un concept qui pourrait s'appliquer

[Text]

reserve but for the air reserve. For example, if the government thought it necessary to put DND back into the fixed-wing coastal patrol business, I imagine the air reserve would figure very prominently, partly as a way of citizen involvement, partly as a way of keeping the cost down. This hands-on citizen involvement with our defence effort is absolutely paramount in the 1990s. So the reserve is very important.

The other point you made is equally if not more important. If the armed forces are not perceived as relevant by Canadians, not only will their military roles erode in the 1990s, but the degree of public support will crumble away. Defence has never been a terribly fashionable or important subject for most Canadians, and in the new environment of the 1990s it is going to be even more difficult to retain a constituency, let alone build it up. In doing these sorts of roles—I sometimes apologize for fear it will be taken as suggesting that DND do these roles for public relations reasons. It is much deeper than that. It goes to the nub of the question—the role of the forces in the wider Canadian fabric. They have to be seen to be an intricate and important part of the nation and that we are not doing these things just because they are good public relations. They may be, but they are also a way of putting important roots into the Canadian fibre. If we fail to do that, 10 years from now the DND budget will be greatly reduced and the size of the forces will crumble. Public support will simply fade away and this is a serious concern.

Mr. Mifflin: Thank you.

Mr. Blackburn: On that last point, it seems to me that unless DND becomes more and more involved in civilian-oriented activities it will be much easier for the present and future Ministers of Finance to keep slashing budgets, and unless the citizens of Canada can see some actual return from their investment in DND they will be on side with the Ministers of Finance. And it seems absolutely imperative that DND become more civilian oriented even though it is going to create some bureaucratic problems and destroy some little empires in the federal service.

I want to focus on one aspect of the problem we have been discussing now for several months now—the termination of the Tracker. I know we have gone over and over it, but I am still not clear—perhaps nobody around this table is—why the government chose the Tracker. To me that was the glue that held the whole thing together—not the plane itself, but the role, the task. It was not long-range patrol, it was coastal. It relates to virtually all the activity off our coasts—certainly the east and west coasts. It impacts or relates to quasi-military and non-military roles. It is the bridge from the traditional military to what I consider to be the more quasi-military roles of the 1990s. Why did the government choose it? I know the aircraft was aging, but on both coasts we were told that aircraft had another 10 years—the air frame did—and they could have installed new engines, or they could have replaced it with something more modern.

[Translation]

aussi à la réserve aérienne. Par exemple, si le gouvernement choisissait de confier à nouveau au ministère de la Défense une mission de patrouille côtière à l'aide d'un avion à voilure fixe, j'imagine que la réserve aérienne jouerait un rôle prédominant en partie pour faire participer les citoyens et en partie pour comprimer la dépense. Pour le citoyen, cette expérience pratique de la défense sera essentielle dans les années 90. La réserve est donc très importante.

L'autre point que vous avez soulevé est tout aussi important. Si les Canadiens n'en voient pas l'utilité, la vocation militaire des Forces armées va s'étioler dans les années 90, sans compter que le soutien dont elles bénéficient dans la population va s'effriter. Pour la plupart des Canadiens, l'armée n'a jamais tellement eu la cote ni beaucoup d'importance, si bien que dans les années 90, il sera encore plus difficile de lui trouver des partisans. En accomplissant ces fonctions... J'ai parfois le sentiment de devoir m'excuser, comme si je laissais entendre que le ministère de la Défense ne doit se livrer à ces activités que pour soigner ses relations publiques. Cela va beaucoup plus loin. Cela touche le fond de la question, à savoir le rôle des Forces armées dans la société canadienne. L'armée doit être vue comme partie intégrante de la nation, et ses activités ne doivent pas être perçues uniquement comme des manifestations de bonnes relations publiques. Elles le sont peut-être, mais elles servent aussi à nouer la trame de la nation canadienne. Si nous manquons le bateau, dans 10 ans, le budget de la défense sera réduit à une peau de chagrin et l'effectif aura fondu. Nous ne bénéficierons plus d'aucun appui dans la population et cela, c'est grave.

M. Mifflin: Merci.

M. Blackburn: A propos de ce que vous venez de dire, il me semble que si le ministère de la Défense ne fait pas de plus en plus appel aux civils, le ministre des Finances, aujourd'hui et demain, pourra aisément continuer à sabrer dans les budgets; si les Canadiens ne touchent pas les dividendes de ce qu'ils ont investi dans les Forces armées, ils se rangeront peut-être à l'avis du ministre des Finances. Il m'apparaît indispensable que la Défense soit de plus en plus axée sur les civils, même si cela va créer des difficultés bureaucratiques et faire tomber des petits empires dans la Fonction publique.

J'aimerais maintenant parler d'un problème dont on discute depuis plusieurs mois: la suppression de l'avion Tracker. Je sais que c'est la enième fois que l'on revient là-dessus, mais j'ignore toujours—comme vous tous peut-être aussi—pourquoi le gouvernement s'en est pris au Tracker. Pour moi, cet avion était justement la clé de voûte de l'opération, car il effectuait non pas des patrouilles à longue distance, mais bien des patrouilles côtières, ce qui englobe la quasi-totalité de nos activités au large des côtes, aussi bien à l'Est qu'à l'Ouest. Il pouvait jouer des rôles quasi-militaires et non militaires et représentait la transition entre le rôle militaire traditionnel et ce que j'estime être les rôles quasi-militaires des années 90. Pourquoi est-ce lui que le gouvernement a choisi? Je sais que l'appareil prenait de l'âge, mais sur les deux côtes on nous a dit qu'il était encore bon pour 10 ans—la cellule, en tout cas—et qu'on aurait pu l'équiper de nouveaux moteurs ou de quelque chose de plus moderne.

[Texte]

[Traduction]

• 1145

Mr. Shadwick, in your opinion at least, why did they eliminate the Tracker and that task from DND?

Mr. Shadwick: I appreciate the question. I have probably spilled more ink on this subject than anyone else in the country.

Mr. Blackburn: I want to hear it again.

Mr. Shadwick: I am forced to conclude that I am still not sure. I hear lots of suggestions that we will hear the whole story in another two or three or four years. I am still perplexed at the process. It was clear that it seemed to happen on a fairly hasty basis. DFO, by its own testimony before this committee, was not consulted, was presented with a fait accompli of its own. It does not look like DFO was stage-managing this. DFO did have some qualms about the Tracker, but I do not sense that the DFO was trying to get DND out of the business for bureaucratic reasons. At least that is my impression.

The minister's explanation before this committee last year leaves me a bit puzzled. He made reference to the cost of infrastructure at "the base that supported the Tracker", meaning Summerside. He is correct in the sense that keeping Summerside did mean infrastructure, but he failed to point out, of course, that we could have preserved the Tracker by moving the operation back to Shearwater. I say that with due apologies to my friends in Prince Edward Island, but it is a matter of truth that this could have been done.

He also alluded to the fact that it was phased out because it was doing a non-military role. First, I am not so sure that was a bad thing; secondly, I would suggest that fisheries surveillance and those various law enforcement activities are not non-military but in fact quasi-military. I would also point out that the Tracker, in particular if it had been updated or replaced with another airplane, could have done a variety of military roles. So I do not think there was even a military rationale to get rid of it.

He did refer to the cost factor of re-engining. He mentioned, if my memory serves, a cost of \$331 million to upgrade the Tracker. I have not yet seen a public domain explanation of how that costing was arrived at in terms of the degree of equipment they were proposing to put on board, the number of aircraft that would be refitted with turboprops, and so on. I note, as I am sure this committee is already aware, that industry disputes that figure of \$331 million, suggesting that it is higher than the real number.

I hope it was not purely cost. If the minister had said cost-effectiveness then he would perhaps have been on firmer ground, because there are some reservations, perhaps, about the refitting of the Tracker. There is a normal concern that you are faced with an expenditure on 30-year-old airplanes. They are relatively small and cramped aircraft, so you do not have a lot of growth potential in them. There were some concerns over the de-icing capabilities of the aircraft, and certain technical features.

Monsieur Shadwick, selon vous, pourquoi le gouvernement a-t-il supprimé l'avion Tracker et retiré cette mission à la Défense nationale?

M. Shadwick: Je vous remercie de votre question. J'ai probablement fait couler plus d'encre sur cette question que n'importe qui d'autre au pays.

M. Blackburn: J'aimerais que vous répétiez votre position.

M. Shadwick: Hélas, je dois conclure que je ne le sais toujours pas. La rumeur veut qu'on connaîtra le fond de l'histoire dans trois ou quatre ans. Je ne sais toujours pas comment ça s'est fait. Chose certaine, cela s'est fait à la va-vite. De l'aveu même des représentants du ministère des Pêches et des Océans, ici même au Comité, ils n'ont pas été consultés et se sont retrouvés devant un fait accompli. Il ne semble pas que ce soit ce ministère qui ait tiré les ficelles dans ce dossier. Il avait bien des réserves à propos du Tracker, mais je ne pense pas qu'il essayait d'évincer la Défense nationale pour des considérations bureaucratiques. En tout cas, je n'en ai pas l'impression.

L'explication donnée au Comité par le ministre, l'année dernière, m'a laissé songeur. Il a fait allusion au coût de l'infrastructure à «la base qui assurait le soutien au Tracker», c'est-à-dire Summerside. C'est juste dans le sens qu'à Summerside, il fallait bien une infrastructure, mais il a omis de signaler, évidemment, que l'on aurait pu conserver le Tracker en ramenant toute l'opération à Shearwater. Je m'excuse si cela blesse mes amis de l'Île-du-Prince-Édouard, mais cela aurait effectivement pu se faire de cette façon.

Il a aussi dit que le programme serait progressivement éliminé parce qu'il s'agissait d'une activité non militaire. D'abord, je ne suis pas convaincu que c'était une mauvaise chose; en deuxième lieu, j'estime que la surveillance de la pêche et les diverses opérations d'application de la loi ne sont pas des activités non militaires mais bien des activités quasi-militaires. J'ajouterai que si le Tracker avait été modernisé ou remplacé par un autre appareil, l'avion en question aurait pu accomplir quantité de rôles militaires. Il n'y avait donc pas de motifs militaires de s'en débarrasser.

Il a aussi mentionné le coût de la remotorisation de l'appareil. Si mes souvenirs sont bons, il a parlé de 331 millions de dollars. Dans aucun document public je n'ai encore vu d'explications de la méthode utilisée pour arriver à ce chiffre: matériel à embarquer, nombre d'appareils à équiper de turbopropulseur, etc. J'ai constaté, comme vous aussi sans doute, que les spécialistes contestent ce chiffre de 331 millions de dollars, trop élevé à leur avis.

J'espère que ce n'est pas uniquement le coût qui a joué. Si le ministre avait parlé de rentabilité, il aurait peut-être été en terrain plus solide, car on a effectivement des réserves sur la modernisation du Tracker. Il est normal d'avoir des inquiétudes lorsque l'on songe à moderniser des appareils vieux de 30 ans. L'avion est assez petit et exigu, si bien qu'il est difficile d'y faire des ajouts. On s'inquiétait aussi à propos du dégivrage de l'avion et de certaines autres caractéristiques techniques.

[Text]

I think the main point here is that, yes, the Tracker could be turned into a reasonably effective airplane. But more to the point, if the government had fundamental qualms about spending money on the turbo-Tracker then fine, I am willing to accept that. I am not boosting the turbo-Tracker; I do not own any shares of IMP. However, we could have gone ahead and replaced it with another aircraft. Getting rid of the Tracker did not mean that we had then to go and privatize the remainder of the non-Aurora portion of fixed-wing fisheries surveillance. We could have gone to a new airplane. Certainly it is one of the ironies. You have mentioned a couple of them. The coastal patrol aircraft was the nucleus around which DND could have built its maritime future.

Mr. Blackburn: I am wondering what kind of message the minister was trying to send us. I do not know whether this committee, including myself, has fully absorbed this yet. Was there a message there? Was he saying that DND was not going into quasi-military or non-military roles, that in fact we were going to withdraw from the one we are already in, which is very important? Was there an ideological message that non-military surveillance was going to be farmed out or contracted out to the private sector, thank you very much, period, and end of report—that is the way of the future?

If that is the message, then that to me is an extremely serious message that we still have not come to grips with, and I do not think any of our witnesses have, quite frankly, not because they did not want to but maybe because we did not ask.

Was it purely cost-effective? I do not think it was. We are going ahead with the ADADs program, \$1.3 billion, which has fallen flat on its backside right now. The estimates yesterday said they were going to spend another \$303 million on that thing, when they are not even going to be needed in Europe for our air defence. We are coming home in a few years, if not sooner.

• 1150

There is something about this cancellation that upsets me. We have not, in my view, gotten the full story.

Mr. Shadwick: I would tend to agree, simply because of the absence of definitive statements explaining this. The Tracker decision itself remains somewhat ill-explained and the thrust toward privatization has not really been explained in any detail.

I suppose it is possible to make an argument, and indeed the Auditor General seemed to accept the argument in I believe his 1988 report that there were certain cost-effectiveness advantages to at least some private and sector involvement. I would suggest, though, even if that is the case—and I do not necessarily accept that it is—we have to approach cost effectiveness from the viewpoint of the country as a whole, not just from a DFO type of perspective; we have to look at the wider interests of the country. If there is one airplane type or one operator, in this case the military, which is capable of doing the full spectrum of maritime missions, I am inclined to suggest that is the most cost-effective approach.

The bean counters might dispute that on a small scale, but when we look at it from a wider national perspective, the ending does not look too bad at all.

[Translation]

Ce qui importe ici, c'est qu'on aurait pu faire du Tracker un avion raisonnablement efficace. Mais je comprends tout de même que le gouvernement, ait hésité à récupérer à grands frais le Tracker. Je ne suis pas moi-même un fanatique du turbo-tracker; je n'ai pas d'actions de la compagnie IMP. Par contre, on aurait pu le remplacer par un autre avion. Faire disparaître le Tracker, ça ne veut pas dire qu'il fallait privatiser le reste de la surveillance des pêches à l'aide d'avions à voilure fixe autres que les Auroras. On aurait pu utiliser un autre avion. Voilà bien une des ironies de la chose. Vous-même en avez signalé une ou deux. Le patrouilleur côtier aurait pu être la clé de l'avenir maritime de la Défense nationale.

M. Blackburn: Je me demande quel était le message du ministre. J'ignore si le Comité, moi y compris, a bien assimilé tout cela. Est-ce qu'il y avait un message? Était-il en train de nous dire que la Défense nationale n'allait pas jouer de rôle quasi-militaire ou non militaire, que nous allions abandonner celui que nous jouions déjà, qui était très important? Fallait-il comprendre que la surveillance non militaire allait être confiée au secteur privé, et que nous n'aurions rien à redire à cela?

Si c'est la ce qu'il fallait comprendre, cela me semble très grave. Aucun des témoins, pas plus que nous, n'a su comment réagir à ce message, non pas parce qu'ils ne voulaient pas mais peut-être parce qu'on ne leur a pas posé la question.

Était-ce uniquement une question de rentabilité? Je ne pense pas. Nous avons maintenu le Programme de système d'alerte de défense aérienne, à un coût de 1,3 milliard de dollars, mais il vient justement d'en prendre pour son rhume. On a appris hier dans le budget des dépenses que l'on va consacrer 303 millions de plus à ce système, alors qu'il ne sera même plus nécessaire à la défense aérienne en Europe, puisque les Forces canadiennes vont revenir au pays dans quelques années, si ce n'est pas plus tôt.

Il y a quelque chose qui me chiffonne dans la disparition du Tracker. À mon avis, on ne nous a pas tout dit.

M. Shadwick: Je suis porté à être du même avis, ne serait-ce que parce qu'il n'y a pas eu d'explications nettes. La décision au sujet du Tracker reste vague, et l'idée de la privatisation n'a pas été expliquée en détail.

On peut soutenir qu'on y gagne en rentabilité en confiant une partie au secteur privé, comme l'auditeur général semble l'avoir accepté dans son rapport de 1988. Mais même si c'était le cas, et je n'en suis pas convaincu, il faut envisager la rentabilité sous l'angle du pays dans son ensemble et non uniquement sous celui du ministère des Pêches et des Océans. Il faut prendre en compte l'intérêt de la nation. S'il n'y a qu'un seul exploitant, dans ce cas-ci l'Armée, et qu'un seul appareil, capable d'accomplir toute la gamme des missions maritimes, alors je conclus qu'il s'agit de la formule la plus rentable.

Les comptables ne sont peut-être pas du même avis à l'échelle réduite, mais à l'échelle nationale, le résultat est intéressant.

[Texte]

Your other point, though, I think is quite important here in terms of the message sent by the decision on the Tracker and the failure, at least to date... I remain somewhat optimistic that the government may revisit the decision on replacing the Tracker; perhaps it will, I am not sure, but it sends a most unfavorable message here. It sends a message that is directly at odds with various of the other messages now coming out of DND.

DND statements, whether they are out of the minister's office or speeches by senior officers, are of course looking at the 1990s and trying to identify a role for DND. However, the other interesting thing is that these statements and reports coming out of DND fairly drip with references to sovereignty as a role for the forces.

I am not sure exactly how that is happening, whether the people who are writing those things think DND has plenty of resources to fulfil those fine words about sovereignty protection, in which case I would say they are tending to dream in technicolour. Maybe, although I hope not, it is more machiavellian. If DND keeps saying it is involved with sovereignty in a big way, the public will think it is involved in a big way and will ignore the fact that it does not have the resources.

I suggest to you that the statements from DND that play up sovereignty are directly at odds with the failure to replace the Tracker. Those words from DND would ring much clearer if the government moved to find some way to get the DND back into the coastal patrol business.

There is yet another irony here. If we went looking for a new coastal patrol airplane, the Canadian aerospace industry is in a position to offer more would-be Tracker replacement aircraft than virtually any national aerospace industry in the world. We can offer a good selection.

All of those aircraft have various strengths and weaknesses, and I am not going to suggest that a particular type is the way to go; one has to define in much more detail the exact roles that the airplanes would be playing, how many flying hours, whether they will be flying at low altitude, whether there will be an impact on fatigue life and corrosion. All of these variables will influence the choice of a new airplane, but I think that new airplane or some of those other options for keeping a larger maritime fixed-wing capability in the forces are absolutely pivotal.

I would even go so far as to suggest that there is a way of doing this that would not involve a lot of up-front costs; that is, to scrape together three or four of our Challenger aircraft, including the two VIP aircraft that Mr. de Cotret last December said would be phased out for austerity reasons, plus at least one of the aircraft that was earmarked originally, before the budget cuts, for 414 Electronic Warfare Squadron in North Bay and a couple of other sites, take those aircraft, give them a minimal coastal patrol modification package, and get them into service straight away.

[Traduction]

Ce que vous avez dit sur la façon dont on doit interpréter la décision de supprimer le Tracker est très important. Je reste optimiste et je me dis que le gouvernement reviendra peut-être sur sa décision; mais il reste que le message est très négatif et qu'il contredit d'ailleurs diverses autres indications données par le ministère de la Défense.

Dans les déclarations du ministère, qu'elles viennent du bureau du ministre ou des officiers supérieurs, il est question des années 90, évidemment, et du rôle du ministère. Par contre, et c'est intéressant, on trouve aussi une multitude d'allusions au maintien de la souveraineté par les Forces canadiennes.

Je ne sais pas exactement ce qui se passe. Je me demande si ceux qui rédigent ces déclarations pensent que le ministère a suffisamment de ressources pour remplir les promesses de protection de la souveraineté; si c'est le cas, qu'ils rêvent en couleur. Peut-être est-ce encore plus machiavélique? J'espère que non. Si la Défense continue d'affirmer qu'elle s'occupe de souveraineté à grande échelle, la population va penser qu'elle s'en occupe en effet et elle ne se souciera pas que le ministère n'a pas les ressources qu'il faut.

À mon avis, les déclarations de la Défense nationale qui mettent l'accent sur la souveraineté sont en contradiction directe avec le fait qu'on n'a pas remplacé le Tracker. Ces déclarations seraient beaucoup moins vagues si le gouvernement trouvait le moyen de confier à nouveau au ministère une mission de patrouille côtière.

Encore une fois, c'est assez ironique. Si l'on allait à la recherche d'un nouvel avion de patrouille côtière, l'industrie aérospatiale canadienne serait mieux à même que toute autre industrie nationale dans le monde d'offrir une gamme de substituts au Tracker.

Tous les appareils ont divers avantages et désavantages, et je ne vais pas en suggérer un plutôt qu'un autre. Il faut définir avec beaucoup plus de détail le rôle exact de l'appareil, le nombre d'heures de vol, son altitude, la durée de vie en fatigue et la corrosion. Ce sont tous ces facteurs qui déterminent le choix d'un appareil. Mais je pense qu'il est tout à fait essentiel d'avoir un nouvel avion ou d'autres options pour conserver des capacités de surveillance côtière maritime à l'aide d'un avion à voilure fixe.

J'irais même jusqu'à dire que cela peut se faire sans même avoir à faire de grosses dépenses de lancement. Il s'agit de mettre à la ferraille trois ou quatre avions Challenger, y compris les deux appareils de prestige dont M. de Cotret a annoncé la mise hors service en décembre pour des raisons d'austérité. On y ajouterait au moins un des appareils qui, avant les compressions budgétaires, devait aller au 414^e escadron de guerre électronique de North Bay et d'ailleurs. En ajoutant à ces appareils un dispositif de patrouille côtière, ils pourraient être mis en service sur-le-champ.

[Text]

As we speak, we are running down the armed forces nucleus of fixed-wing coastal patrol expertise. I mean, as we post people out of Summerside and out of the Tracker operations, those people are gone. The longer we wait on this, the more difficult it will be to regenerate this expertise within the forces. It does not make it impossible, but it will make it more expensive.

Something like this, grabbing of the three Challengers, may not be the ideal. They are older Challengers, but in the absence of anything else, in the short term it might be worth looking at. This idea of grabbing three Challengers as a nucleus of a larger operation during the 1990s, perhaps with new Trackers built specifically for coastal patrol or another airplane, is not unique to me. I do not want to take credit for it because it occurred to many people in aviation and defence that there might be some interesting roles for surplus Challengers. When some of my colleagues at the university learned that two surplus VIP aircraft were on the block they were toying with the idea of suggesting their use for open skies verification. So there are lots of people looking at alternate roles for Challengers.

• 1155

I would suggest that this coastal patrol idea as an in-term operation, probably operating out of Shearwater and with a lot of air reserves involved, might be the way to go. But there are many ideas and I do not think there is a magic solution, but the idea is worth a look.

Mr. Blackburn: Summerside.

Mr. Shadwick: Certainly Summerside. It could be done. My thoughts on Summerside had always been that if the base had to be closed and if Summerside was to hang on to a portion of the DND presence as for instance the flagship operation in an industrial park, then the search and rescue squadron was a better candidate to stay than coastal patrol.

But you are quite right that it could be argued that putting in a small coastal patrol operation in Summerside as part of a very much slimmed-down military presence could be looked at. I tend not to suggest that too frequently, because in political circles no one wants to hear about uses for Summerside in the military context.

Mr. Blackburn: They do not? Nobody wants to?

Mr. Shadwick: Not to my knowledge. I would not say "no one", but—

Mr. Rompkey: The people in Summerside do.

Mr. Shadwick: The good folks in Summerside certainly want to.

[Translation]

Au moment où je vous parle, nous sommes en train de réduire à sa plus simple expression le bassin de compétences en patrouille côtière effectuée à l'aide d'avions à voilure fixe. Les militaires que nous retirons de la base Summerside et du programme Tracker sont partis pour toujours. Plus on traîne, plus il sera difficile de reconstituer ce noyau au sein des Forces armées. Ce ne sera pas impossible, mais ce sera plus coûteux.

Aller chercher trois avions Challenger, ce n'est peut-être pas l'idéal. Ce sont des appareils assez vieux, mais faute de mieux, c'est peut-être une solution à court terme. Je ne revendique pas à l'idée de reconstituer, à partir d'un noyau de trois Challengers, une opération de plus grande envergure au cours des années 90, en y ajoutant peut-être des nouveaux avions Trackers conçus spécifiquement pour les patrouilles côtières ou d'autres avions. Je ne veux pas m'attribuer la paternité de cette idée, car dans les milieux de l'aviation et de la défense, de nombreuses personnes ont eu l'idée de confier des missions utiles aux Challengers dont on aurait plus besoin que pour les liaisons ministérielles. Lorsque certains de mes collègues à l'université ont appris qu'on avait l'intention de mettre en vente deux de ces avions normalement affectés au transport des personnalités, ils ont envisagé la possibilité de les affecter à des opérations de vérification des ciels ouverts. C'est dire que beaucoup de gens se sont penchés sur les rôles qui pourraient être confiés aux Challengers.

J'estime que l'on pourrait effectivement, dans le court terme, mettre en place ce genre de patrouille côtière, vraisemblablement basée à Shearwater et appelant la participation de nombreux éléments des réserves aériennes. Cela dit, ce ne sont pas les idées qui manquent, et je ne pense pas qu'il existe de solution miracle. L'idée vaut cependant la peine d'être étudiée.

M. Blackburn: À Summerside?

M. Shadwick: Oui, bien sûr, à Summerside. Ça peut se faire. J'ai toujours pensé que si l'on décidait de fermer la base de Summerside, tout en y maintenant certains éléments de la Défense nationale, un peu comme on installe un établissement pilote dans une zone industrielle, l'escadron de recherche et de sauvetage serait un meilleur choix que celui de patrouilles côtières.

Mais vous avez parfaitement raison, on pourrait très bien envisager d'installer, à Summerside, une petite opération de patrouilles côtières en réduisant au minimum la présence militaire. Je n'en parle pas trop souvent, car dans les milieux politiques, personne ne tient à entendre parler d'une utilisation militaire de Summerside.

M. Blackburn: Non? Personne?

M. Shadwick: C'est mon impression. Je ne dirai pas que personne ne veut en entendre parler mais...

M. Rompkey: Les habitants de Summerside voudraient en entendre parler.

M. Shadwick: C'est évident.

[Texte]

I do not want to deviate into search and rescue—my students will also tell you that I tend to do that—but I thought that if something could be maintained in Summerside it was a good compromise between economy and keeping a presence on the island.

I really wish the government had pursued what seemed to be its original intent of leaving 413 Squadron at some location in the island and making it part of an industrial park, like a flagship department store in a shopping centre, anchored around 413 Squadron. It would have made a lot of sense and would still have left coastal patrol to go back to Shearwater or whatever location is desired.

The Chairman: Following on Mr. Blackburn's question with respect to the Trackers, I would like to ask this question. Having asked some persons about the longevity of the Tracker, even if refitted with new engines, I received mixed signals. Some say it would last another ten years and others say the frame and the rest of the plane were so badly worn that the whole plane needed to be redone. Do you have a view on that, as to whether or not the plane had full capacity to go with an engine refit or whether it needed to have a major overhaul? If that is the case, why not go to a new short-range surveillance plane rather than the existing plane?

Mr. Shadwick: You have categorized the dilemma quite succinctly. There are two schools of thought. I can tell you that during the years I have written about Canadian defence policy I have dealt with a lot of controversial issues and it is interesting that this question of whether one saves the Tracker and re-engines it or goes to another airplane has produced more raw emotion than any subject I have ever covered. People have very strong opinions on this question, both the pro-Tracker community and the group that says the Tracker's time has come and let us go on to a replacement aircraft. Practically no one is sitting on the fence. Being an academic, I tend to do that a lot.

I am still not sure about the viability of re-engining the Tracker. My concerns about re-engining relate to the limited growth potential. The airplane is quite small and cramped and does not have a lot of room in which to put new electronics on board, let alone new electronics that might develop during the 1990s; there is no room to carry much in the way of a larger crew; you cannot put DFO observers on board very easily as they cannot see anything effectively; and the airplane is rather slow.

• 1200

One of the concerns most expressed to me centres on the range of the re-engined Tracker. Indeed, when you put turbo-prop engines on the Tracker its range does drop from the piston-engined aircraft. You get all the other benefits of

[Traduction]

Je ne voudrais pas trop m'attarder à la recherche et au sauvetage—mes étudiants vous diraient que c'est un peu mon faible—mais j'estime que si l'on pouvait s'en occuper à Summerside, on parviendrait à une sorte de juste milieu entre le désir d'économiser et celui de conserver sur l'Île une certaine présence militaire.

C'est dommage que le gouvernement ne s'en soit pas tenu à l'idée initiale de laisser l'escadron 413 quelque part dans l'Île en l'intégrant à une zone industrielle, un peu comme un centre commercial qui se grefferait à un magasin pilote. Cette solution m'aurait paru souhaitable et rien ne nous aurait alors empêché d'installer la patrouille côtière à Shearwater ou dans un autre lieu indiqué.

Le président: J'aimerais vous poser une question qui fait suite à la question de M. Blackburn au sujet des Trackers. J'ai interrogé plusieurs personnes quant à la durée de l'utilisation des Trackers équipés de nouveaux moteurs. Or, les réponses qu'on m'a données semblent diverger. Pour certains, cet avion pourrait durer encore dix ans, alors que d'autres affirment que la structure et les autres éléments de l'avion sont tellement fatigués qu'il faudrait les remettre complètement en état. Quelle est votre opinion? Pensez-vous que l'on puisse prolonger son utilisation simplement en remplaçant les moteurs, ou s'il faut prévoir une remise en état complète? Si c'est effectivement le cas, pourquoi ne pas opter plutôt pour l'avion de surveillance à court rayon d'action plutôt que de conserver le matériel volant actuel?

M. Shadwick: Vous avez bien posé le problème. Deux écoles s'opposent. J'étudie depuis des années la politique de défense du Canada et je me suis penché sur de nombreuses questions controversées. Or, je constate que la question de savoir si l'on devait conserver le Tracker équipé de nouveaux moteurs ou le remplacer par un autre avion a provoqué des réactions beaucoup plus intenses que tout autre problème que j'ai eu l'occasion d'examiner. Cette affaire divise fortement l'opinion et l'on trouve tout un groupe de personnes qui prônent le maintien en service du Tracker et tout un groupe pour qui le Tracker a fait son temps. On en trouve peu qui s'abstiennent de prendre position, même si les universitaires, comme moi restent souvent assis entre deux chaises.

Je ne suis toujours pas certain de la possibilité de prolonger la vie utile du Tracker en remplaçant ces moteurs. Ce qui m'inquiète dans cette idée, c'est le manque de perspectives. L'avion est de dimension réduite; on n'y a guère la place de se retourner et l'on ne voit pas très bien où l'on pourrait installer les nouveaux appareils électroniques prévus, et encore moins les nouveaux appareils électroniques susceptibles d'être conçus au cours de la prochaine décennie. En pareilles conditions, on ne voit pas très bien comment augmenter l'équipage et on ne peut guère envisager d'y installer des observateurs du MPO, étant donné qu'ils ne seraient pas vraiment en mesure d'observer efficacement. J'ajoute que l'avion est plutôt lent.

Parmi les sujets de préoccupation avancés, un des principaux est le rayon d'action du Tracker après le remplacement de ses moteurs. Il convient, en effet, de préciser qu'en installant à bord du Tracker des

[Text]

turbine power, but the range does drop. You can correct that by doing certain other things: adding additional fuel in various places in the aircraft. When you do that you start to get into a domino effect. You are changing even more to get the range back up.

Physically, I have heard mixed stories on the condition of the Tracker. Of course, once you start opening up airplanes that old, sometimes you find things you did not bargain for initially. I have heard different versions on whether there is much corrosion to deal with and so on.

The other thing the pro-Tracker lobbyists like, the turbo-Tracker proponents, is that the Tracker, in spite of its age and in spite of its cramped size and low speed and so on, was originally designed for operation from an aircraft carrier. It is solid. It is almost carved out of stone, in a sense. It was built to take the punishment that comes with living in not only the maritime world per se but operating off an aircraft carrier. Aircraft carrier landings are in a sense controlled crashes. They are loath to lose that capability.

It is not that they need to land on carriers any more—that has been academic for a long time—but that the sturdiness of the aircraft is a real virtue. It seems to them more like a military aircraft, and that is important. It has the structure, it is robust enough to cope with this sort of a mission. Their concern is that the newer aircraft, having originally been designed for civilian applications—executive transport, regional airline, and so on—might not stand up to the pounding over time.

I guess they are concerned too that if you try to fix those problems in the new aircraft—beefing up the structures and so—you increase the cost, you increase the lead times, and so on and so forth. The community that favours new airplanes points out basically the Tracker's age, its lack of space, the range questions. They raise fundamental questions—do you want to pour good money after bad—on this one in their minds.

As I said, I am still of two minds on this one. Clearly the most economical approach would seem to be that unless there are horrendous things in the Tracker we do not yet know about and would cost a fortune to fix, the most economical way to stay in the coastal patrol business... if you are looking at up-front moneys immediately required, the turbo-Tracker looks very attractive. If you start looking down the road a bit, then the equation might start to change around and a new-build aircraft might start to look like the superior way to go. In short, you can make some excellent arguments on both sides.

Mr. Hicks (Scarborough East): Mr. Shadwick, you have answered one or two questions already. I was going to ask you what you thought about trying to recycle the Challengers. You have covered that very well. When our deliberations about maritime sovereignty are complete, I think this particular meeting will go down in our minds as the one particular meeting where we zeroed with both your presentation and our questioning into the very heart of what we are trying to discover and put down on paper.

[Translation]

turbopropulseurs, vous réduisez son rayon d'action par rapport à ce qu'il était avec des moteurs à pistons. Le turbopropulseur a ses avantages, mais le rayon d'action est incontestablement affaibli. Il est possible de corriger cet inconvénient en installant, dans divers endroits de l'avion, des réservoirs supplémentaires, mais là, on n'en finit pas, puisqu'il faut procéder à toute une série de modifications pour revenir au rayon d'action initial.

Les avis sont partagés quant à l'état matériel du Tracker. Il est bien évident qu'en démontant un avion de cet âge-là, vous pouvez trouver des choses inattendues. Ainsi, les avis sont partagés, quant à la corrosion de certaines parties de cet appareil.

Les partisans du Tracker, c'est-à-dire les partisans d'un Tracker équipé de turbopropulseurs, font valoir que malgré son ancienneté, sa faible vitesse, son manque d'espace, etc., il s'agit d'un avion conçu pour voler à partir d'un porte-avion. C'est dire qu'il s'agit d'un avion extrêmement solide. Sa conception même lui permet non seulement d'aller en mer mais de subir les chocs du lancement et de l'appontage sur porte-avions. L'appontage est dans une certaine mesure un écrasement contrôlé, et les partisans de cet avion apprécient beaucoup la solidité de l'appareil.

Je précise que cet avion ne décolle plus à partir de porte-avions, et cela depuis longtemps, mais la solidité de l'appareil constitue un réel avantage. Il conserve des caractéristiques militaires que l'on juge souhaitables; il a la structure et la robustesse qui lui permettent d'accomplir ce genre de mission. Les partisans du Tracker craignent que le nouvel avion, construit initialement pour des missions civiles, résiste beaucoup moins aux difficultés des missions qu'on envisage de lui confier, puisqu'il était en effet plutôt conçu pour assurer des liaisons aériennes régionales ou pour le transport d'officiels.

Ce qui les inquiète sans doute aussi, c'est qu'en essayant d'adapter un nouvel avion, c'est-à-dire en renforçant ses structures, vous en augmentez le coût, vous allongez les délais de livraisons et ainsi de suite. Les partisans des nouveaux avions font valoir l'ancienneté du Tracker, l'exiguïté de son habitacle et la faiblesse de son rayon d'action. Ils se demandent pourquoi on continuerait à injecter de l'argent dans cet appareil.

Personnellement, je n'ai pas encore pris parti pour l'une ou l'autre solution. Il est évident que le Tracker pourrait, bien sûr, nous réserver de très mauvaises surprises qui entraîneraient des dépenses considérables; mais cela dit, le Tracker équipé de turbopropulseurs représente quand même la manière la plus économique d'assurer les missions de patrouilles côtières. Mais je dis cela en me fondant sur les sommes qu'il faudrait déboursier dans l'immédiat, car à plus longue échéance, le nouvel avion pouvait s'avérer plus avantageux. C'est dire que les deux hypothèses peuvent très bien se défendre.

M. Hicks (Scarborough-Est): Monsieur Shadwick, vous avez déjà répondu à une ou deux de mes questions. J'allais vous demander ce que vous pensiez de l'idée de recycler les Challengers. Vous avez déjà très bien répondu à cette question. Quand nous aurons terminé notre examen de la souveraineté maritime, nous pouvons constater sans peine que ce sont votre exposé et vos réponses qui nous auront le mieux permis d'aller au coeur du sujet.

[Texte]

To add another dimension to the Tracker, first of all, if you went around this table you would probably find the committee has always been unanimous about maintaining the Tracker in some way, even if only for two additional years, or a suitable replacement. My understanding about the Trackers was that the decision was made to scrap them because the engine life was just about finished, and it was after the decision was made that they discovered new engines were available. But then they discovered the funds had been allocated somewhere else and the decision was virtually irreversible. That was my understanding. It is also my understanding that we are definitely not going to revive the Trackers in any way.

Mr. Shadwick: My sense in talking to people within the aviation and defence communities is that the Tracker has been given the kiss of death. It is almost impossible to resuscitate the Tracker now, politically—in part, of course, because it seemed to be linked to the fate of Summerside. And I think there is concern that if one saves the Tracker it gives fresh ammunition to the folks in Prince Edward Island to keep coastal patrol on the island.

• 1205

Politically it is very difficult, but there is one other anti-Tracker argument that is sometimes cited, and that is if we went ahead now and re-engined them, it means that another type of airplane is kept on the DND inventory, and there is a great push on us, as I am sure the members of this committee are aware, to reduce the individual numbers of airplane types on the military inventory. Every type you have means more overhead, logistics, training, spares and so on.

I think from that view or from that perspective the idea of buying a new coastal patrol airplane of a type that is already on the inventory, and that would mean logically either a DASH-8 or a Challenger type of derivative, looks rather more attractive—we already have them; let us just buy some more and assign them to yet another role. Both the Challenger and the DASH-8, as I said, are already on the inventory and doing multiple roles already, and it would look very neat from the viewpoint of the logisticians within the forces to go that route on the successor. That is yet another thing that militates against the Tracker.

Mr. Hicks: They could be both built in Canada too, which I think is important.

Just a final comment on the Tracker. You have probably noticed you alluded to a comment of this committee's findings, and we did speak to people from Fisheries and from other ministries and discovered here that no one was consulted in any way, other than this small group, the National Defence Headquarters. No other ministries were consulted regarding the impact of the scrapping of the Tracker, which is unfortunate.

In the short-term future, do you recommend then that the Coast Guard fleet and the RCMP fleet and the Defence fleet continue—we make no gestures for any type of unified command—that we continue with the independent fleets and attempt to co-operate in every way possible?

[Traduction]

Au sujet du Tracker, si vous faites un tour de table, vous vous apercevrez que les membres du Comité ont toujours entendu conserver un certain rôle au Tracker, même si ce n'est que pour les deux prochaines années ou jusqu'à ce que l'on ait trouvé un remplaçant convenable. Je croyais qu'on avait décidé de se débarrasser du Tracker parce que ses moteurs étaient presque à bout de souffle, mais qu'on s'était aperçu de la possibilité de le doter de nouveaux moteurs après avoir pris la décision de s'en débarrasser. Comme les crédits avaient déjà été affectés ailleurs, la décision prise était à peu près irrévocable. C'est du moins ce que j'avais dû comprendre. J'ai l'impression que nous ne pourrions pas, même si nous le voulions, relancer le Tracker.

M. Shadwick: D'après les entretiens que j'ai eus avec des représentants des milieux de l'aviation et de la Défense, le Tracker me semble en effet condamné. Il est à peu près impossible de le ressusciter, politiquement s'entend, un peu parce que son sort semble être lié à celui de Summerside. Certains considèrent que si l'on décidait de conserver le Tracker, on fournirait de nouveaux arguments aux habitants de l'Île-du-Prince-Édouard qui veulent garder, dans l'Île, l'escadron affecté aux patrouilles côtières.

Cela est politiquement épineux, et ceux qui sont contre le Tracker affirment aussi que, une fois doté de nouveaux moteurs, le Tracker continuerait à faire partie des stocks de matériel du ministère de la Défense alors que, comme vous le savez déjà, tout nous pousse à réduire le nombre de modèles d'avions constituant nos stocks militaires. Et plus l'on a de modèles, plus on doit augmenter les frais généraux, les besoins logistiques, les frais et les besoins de formation, le stock de pièces détachées etc.

Dans cet optique, il est, bien sûr, préférable de prendre pour les missions de patrouilles côtières, un modèle que nous possédons déjà, comme un DASH-8 ou un Challenger adapté. Nous pourrions simplement en acheter quelques autres et leur confier de nouvelles missions. Le Challenger et le DASH-8 sont déjà utilisés pour diverses missions. Les spécialistes militaires de la logistique préféreraient sans doute cette solution-là. Voilà un argument supplémentaire à l'encontre du Tracker.

M. Hicks: Il s'agit également d'avions construits au Canada, ce qui est important.

Une dernière observation au sujet du Tracker. Vous avez fait allusion à quelque chose que le Comité avait constaté. Nous avons effectivement pris contact avec des représentants du ministère des Pêches et de divers autres ministères, et nous nous sommes aperçus que personne n'avait été consulté, si ce n'est les gens du quartier général de la Défense nationale. Personne n'a pas été consulté sur l'abandon du Tracker, et cela semble regrettable.

Pensez-vous qu'à brève échéance, nous devrions conserver l'indépendance de la Garde côtière, de la GRC et de la Défense, sans chercher à en unifier les commandements, mais tout en favorisant la plus étroite collaboration possible?

[Text]

Mr. Shadwick: I think it would be worth looking at rationalization on a larger scale. I do not think that one can make an instantaneous decision here that we should go out tomorrow and merge Coast Guard with Fisheries and Oceans, but I think that concepts like that, just as a debating point, should be looked at and examined.

It may be, when we get down to brass tacks, that we may wind up with some sort of multi-headed monster that just leaves us worse off than we are now. In principle I think we must at least look at rationalization options. I broached one earlier, the idea of taking the larger offshore patrol vessels from Fisheries and giving them to DND. There are all sorts of permutations on that theme, and of course this issue goes way back to the Audette report in the late 1960's and other cuts at this.

Basically nothing has happened over the years because it is a messy question. First of all there are genuine, heartfelt differences of opinion as to what model is the most appropriate for Canada. It is difficult to apply other countries' models to us because we have so much oceanic real estate to look after. We are not a small island state. Of necessity, it means a fairly complex model, but of course too, bureaucratic politics enters in here. Where you stand does depend on where you sit. If you are from department X and feel that the navy is making a move on your territory, or vice versa, defence mechanisms automatically click in.

I would suggest though that if it is determined there is not a way to rationalize the fleets, either on a small scale or a larger scale, that we at least get some genuine co-ordination and co-operation in day-to-day operations and a maritime strategy for this country as a whole. Year in and year out departments will go through platitudes that they are always co-ordinating with their opposite numbers, etc., etc., but I am not convinced that we are really getting the sort of close, inter-departmental liaison that the country needs.

We do not even really at this point have what you could call a joint operations centre, or operation centre, one on each coast, where the departments come together to deal on a combined planning basis with a particular event or activity. If we cannot even get to that point, I think something is seriously wrong.

The bottom line here is we may not need to have a shotgun wedding between Fisheries and Oceans and Coast Guard or try to start with a clean sheet of paper, because clearly we cannot. Tradition, if nothing else, is something that has locked us in. I suppose if we did have a clean sheet of paper the model I would tend to suggest is a coast guard along the lines of the Norwegian model, which has close links with the navy, or the American model, with some refinements, something along those lines. As I said, it is not a clean sheet of paper. It is now very difficult to try to merge or rationalize.

• 1210

Mr. Hicks: What should we be doing in the next 10 years as far as equipment acquisition? We have not mentioned the 12 mine countermeasure vessels that are still on the books. Do you agree that we should proceed as quickly and

[Translation]

M. Shadwick: On pourrait très bien envisager un plus large effort de rationalisation. Je ne pense pas que nous puissions décider comme cela, dans l'immédiat, de fusionner la Garde côtière et le ministère des Pêches et Océans, mais je pense qu'il peut être utile d'examiner et d'envisager ce genre de solution.

Nous pourrions même nous apercevoir, lorsqu'on entre dans le détail de ce genre de mesures, qu'on obtiendrait une hydre beaucoup moins maniable et beaucoup moins efficace que ne l'est notre dispositif actuel. Je pense, cependant, qu'il convient d'envisager diverses mesures de rationalisation ou de restructuration. J'avais plutôt évoqué la possibilité de retirer aux Pêches les navires de patrouilles maritimes les plus grands pour les confier à la Défense nationale. Ce thème se prête à de multiples variations, et l'idée remonte notamment au rapport Audette publié vers la fin des années 60.

Or, rien n'a été fait dans ce sens-là, car la situation est très délicate. En premier lieu, rappelons la diversité des opinions—toutes sincères—quant au modèle que le Canada devrait adopter. Il est difficile de s'inspirer de ce qui se fait ailleurs car notre situation maritime est à maints égards unique. Nous ne sommes pas une île. Cela suppose des solutions assez complexes avant même que la bureaucratie ne s'en mêle. Tout dépend de votre situation. Si vous faites partie de tel ou tel ministère et que la marine commence à grignoter nos attributions, vous allez évidemment chercher à vous défendre.

À supposer que l'on ne parvienne pas à effectuer, à grande ou petite échelle, une rationalisation de nos flottes, nous devrions, tout au moins, favoriser dans une plus grande mesure la coordination et la coopération des opérations quotidiennes et adopter, pour l'ensemble du pays, une stratégie maritime. Les ministères ne cessent de vanter leurs efforts de coordination avec leurs homologues, mais je ne pense pas qu'il existe vraiment, au niveau interministériel, la liaison et la collaboration étroites que nous devrions avoir.

Nous ne disposons même pas encore, pour chacune de nos côtes, d'un centre d'opérations unifiées où les divers ministères pourraient se concerter dans l'action ou la planification. Il s'agit là, à mon avis, d'une très sérieuse lacune.

En fait, il n'est peut-être pas nécessaire de forcer un rapprochement entre Pêches et Océans, d'une part, et la Garde côtière d'autre part, ou de faire table rase, ce qui n'est d'ailleurs vraisemblablement pas possible. À elles seules, les traditions y font obstacle. Si nous pouvions faire table rase, je pense que je proposerais l'adoption d'une garde côtière qui s'inspirerait de celle des Norvégiens, c'est-à-dire une garde côtière agissant de concert avec la Marine. On pourrait également envisager d'adapter le modèle américain. Mais, nous ne pouvons pas faire table rase, et il est très difficile de fusionner ou de rationaliser ce qui existe déjà.

M. Hicks: À votre avis, quels sont les équipements que nous devrions acquérir au cours des dix prochaines années? Nous n'avons pas encore parlé des douze navires de lutte contre les mines qui sont déjà prévus. Pensez-vous que nous

[Texte]

expediently as possible with those? Should we perhaps increase that order? If I remember correctly they were \$45 million each in 1986 or 1987. This is not very much money when it comes to defence equipment.

If you had let us say \$5 billion allocated to you, I am wondering what your list would look like. Would it include some conventional submarines? What would it include?

Mr. Shadwick: I will try not to spend too much of the taxpayer's money. The first order of business is a decision on the coastal patrol aircraft, probably as part of a package. It would be either the short-term measure of building up the fleet to maybe 8 to 12 airplanes over time, or something along the lines of buying more Arcturus-type aircrafts. Something on the fixed-wing side has to be done, absolute priority.

In this country we are so used to thinking of plopping the word "aging" in front of the old Argus. Well, the Aurora is aging quickly. A mid-life upgrade for the Aurora is important. That may be a fairly expensive operation. But if it is not done the Auroras become increasingly ineffective in their longer-range missions. So that is important.

In terms of the vessel side of this, the maritime coastal defence vessels are important and should go ahead. I do have some reservations about the speed of the vessels, perhaps. Their performance could be enhanced a little bit. Mine countermeasures is listed as their *raison d'être* essentially, although they are described as maritime coastal defence. There is a patrol element in there, but whether they are going to emerge with the right speed and with the right configuration, the right electronics... The electronics on those is fairly austere too. Those are concerns; I would hope that we do come out here with a multi-role vessel.

As far as buying more of them, I think I would be tempted to suggest that if we build 12 of the current size, a follow-on buy of vessels for the navy—I am not talking about the frigate, destroyer-type category—might be better advised in terms of what the royal navy would call an offshore patrol vessel, something a little bit bigger and more sophisticated than the MCDVs. How big is a moot point. You can get an offshore patrol vessel that is a de facto frigate if you are not careful.

Ships that I like include the royal navy's Castle class; these offshore patrol vessels are rather interesting ships. They are in peacetime basically designed for surveillance, fisheries-related missions. They also have a secondary mine countermeasures capability in the event of a crisis. They also have, interestingly enough, an anti-pollution capability. They actually have holding tanks for dispersants to deal with oil slicks. They are very multi-purpose ships and not terribly expensive. They are not heavily armed. They are not loaded down with all sorts of fancy electronics and so on. They have a flight deck that is capable of handling a helicopter up to the size of the Sea King. It does not have a hangar but it can land a fairly large helicopter, if memory serves.

[Traduction]

devrions les acquérir le plus rapidement possible? Devrions-nous augmenter le nombre de bâtiments commandés? En 1986 ou 1987, chaque bâtiment coûtait 45 millions de dollars, ce qui est peu en matière de défense.

Si l'on mettait à votre disposition un budget de 5 milliards de dollars qu'achèteriez-vous? Achèteriez-vous quelques sous-marins classiques?

M. Shadwick: J'essayerais de ne pas trop dépenser. La première décision à prendre toucherait l'avion de patrouilles côtières. Il s'agirait, à court terme, de constituer progressivement une flotte de huit à 12 avions ou d'acquérir d'autres appareils du type Arcturus. Il faut absolument prévoir quelque chose en matière d'avions à voilure fixe.

Au Canada, nous avons pris l'habitude de considérer les Argus comme étant vieillots. Or l'Aurora, lui aussi, commence à prendre de l'âge, et l'on devrait sérieusement envisager de lui assurer la remise en état que justifie son âge, ce qui risque de coûter cher. Mais si on ne le fait pas, l'Aurora deviendra de moins en moins apte à assurer ses missions de longue portée, ce qu'il ne faut pas négliger.

Pour ce qui est des bâtiments maritimes, il est clair que les navires de défense côtière jouent un rôle important et qu'il convient de s'en doter. J'ai quelques réserves quant à leur vitesse qu'on pourrait peut-être améliorer. Bien qu'il s'agisse de navires affectés de défense côtière, ces bâtiments sont essentiellement voués à la lutte contre les mines. Ils doivent également être affectés aux patrouilles, mais nous ne savons pas encore s'ils auront la rapidité, la forme et les équipements électroniques voulus. On a, en effet, prévu un équipement électronique assez austère. Autant, donc, de problèmes à régler. J'espère que nous parviendrons à nous doter d'un navire polyvalent.

Si nous en construisions douze de la taille prévue, on devrait peut-être envisager pour la marine—mais il ne s'agit pas ici de frégates, ni de navires du type destroyer—l'achat de navires de patrouilles maritimes, c'est-à-dire de navires un peu plus gros et un peu plus perfectionnés que les navires de défense côtière. Il n'est pas facile d'en préciser les dimensions car, si l'on n'y prend garde, on risque d'obtenir un navire de patrouilles maritimes qui ressemblerait étrangement à une frégate.

Parmi les navires que l'on pourrait envisager, citons les navires du type Castle de la Royal Navy. Ces navires de patrouilles maritimes sont des bâtiments très intéressants. En temps de paix ils sont conçus pour des missions de surveillance des pêches. Mais, en temps de crise, ils sont capables d'assurer la lutte contre les mines. Ils sont également dotés d'un équipement antipollution, c'est-à-dire de réservoirs pouvant contenir des produits facilitant la dispersion des nappes de pétrole. Ils sont polyvalents et ne coûtent pas tellement cher. Ils ne sont pas, il est vrai, dotés d'un armement lourd et ne sont pas équipés de systèmes électroniques de pointe. Ils ont, cependant, un pont d'envol capable d'accueillir un hélicoptère de la taille du Sea King. Ils ne disposent pas de hangar mais peuvent effectivement accueillir de gros hélicoptères.

[Text]

Those are of the size that I would tend to suggest if we are looking for something to slot in between the MCDVs and the City class patrol frigate.

I should stress here though that many countries around the world approach this very differently. The Dutch are at this moment building a new class of frigates, the M class. These are fairly small frigates, although they come surprisingly close to our City class in many fundamental respects. Many of the same weapons systems are found on those two classes, yet the peacetime role for those M class frigates is exclusive economic zone surveillance and protection in peacetime. The Dutch have reasoned that they get a better bang for the buck. They build a ship that can in a sense handle two missions. That is yet again another model.

I think I would be accused of dreaming in technicolour if I suggested that we try to get M class frigates, but something along the Castle class might be interesting. What my friends at DFO would say to that and what they thought those ships would be doing might be an interesting question.

• 1215

On the submarine front, I share the concerns that were expressed by the committee in its December report. The clock is running on this one. Sub-surface operations, although the public may regard them as purely NATO-oriented, do serve a sovereignty function. They do gather data that we cannot otherwise get.

ASW in a sense is very much a part of sovereignty. You want to know what is going on in your coastal waters, on the surface, above and below. So it is a part of sovereignty in a sense too, as well as a purely military type of activity.

In the absence of the SSNs, the only alternative is to go with conventionally-powered diesel electric submarine, preferably with a hybrid power-plant option. I think remains an open point whether that is fuel cells, or Stirling engines or a small nuclear-power plant, a so-called nuclear battery or the Amps concept that is promoted by a firm here in Ottawa.

I would hope that those technologies would mature to the point where we could seriously take a look at them. I acknowledge though that we have two things fighting each other here on the one hand. We need to make a quick decision on replacing our Oberon class.

We are just going to run out of time on this if we do not. We may already have run out of time. There may be a lapse here in our submarine component. But that solution, moving very quickly, runs counter to the pace of development on some of these hybrid systems.

[Translation]

Voilà donc la taille du bâtiment que nous pourrions envisager dans la mesure où nous voulons construire un navire plus gros que les navires de défense côtière mais moins important que les frégates de patrouilles de la catégorie City.

J'ajoute tout de suite que de nombreux pays ont adopté une approche différente. À l'heure actuelle, les Hollandais construisent de nouvelles frégates de catégorie M, qui sont assez petites, mais qui ressemblent beaucoup à nos frégates City à bien des égards. Ces deux catégories ont un armement largement comparable, mais les frégates de la catégorie M peuvent, en temps de paix, assurer des missions de surveillance et de protection dans la zone économique exclusive. Les Hollandais trouvent que c'est plus rentable et c'est pourquoi ils construisent des navires capables de remplir deux missions. Voilà, encore une fois, une approche différente.

On m'accuserait de rêver en couleur si je proposais de faire construire des frégates de la catégorie M, mais nous pourrions peut-être envisager des bâtiments de la catégorie Castle. Je ne sais pas ce qu'en penseraient mes amis de Pêches et Océans, pas plus que je ne sais le genre de missions qu'ils voudraient confier à ces navires.

En ce qui concerne les sous-marins, je partage les préoccupations dont a fait état le Comité dans son rapport du mois de décembre. Le temps presse. Le public considère généralement les opérations sous-marines comme quelque chose relevant de l'OTAN et, pourtant, il y va non seulement de la stratégie de l'Alliance, mais aussi de notre propre souveraineté. Il est des renseignements que seuls les sous-marins permettent d'obtenir.

Dans une certaine mesure, notre souveraineté dépend de la lutte anti sous-marine. Il est normal de s'intéresser à ce qui se passe au large de nos côtes, non seulement à la surface, mais également dans le ciel et sous la mer. La lutte sous-marine intéresse donc non seulement notre stratégie militaire, mais également notre souveraineté.

Si l'on ne retient pas l'option nucléaire, nous devons opter pour les sous-marins électriques à moteur diesel, de préférence à ceux à propulsion hybride. La décision n'a pas encore été prise quant à savoir si l'on opterait pour des piles à combustion, des moteurs sterling, une petite centrale nucléaire ou un accumulateur nucléaire ou bien le système AMPS présenté par une compagnie d'Ottawa.

J'espère que l'on parviendra à perfectionner suffisamment ces diverses technologies afin qu'elles puissent toutes être envisagées. Je reconnais que nous avons ici deux exigences qui s'opposent. Nous allons devoir très bientôt prendre une décision au sujet des sous-marins de type Oberon.

Sinon, nous serons pris de court. Peut-être avons-nous déjà perdu trop de temps. On risque de se retrouver avec un trou dans notre dispositif sous-marin. Mais cette solution-là n'est pas compatible avec les progrès enregistrés jusqu'ici dans la mise au point de certains de ces systèmes hybrides.

[Texte]

They may not be available for at least the first submarines that we purchase. We may have to make provision to retrofit or we may wind up with two classes of submarine within a wider class, some that are pure, straight, diesel electric, some that are diesel electric hybrid. In any event we should take a look at those, and as I said I hope they mature.

There are concerns though whether they will provide the requisite performance. I can remember back in the pre-SSN days in the fall of 1986 when the government was looking at the SSN option and broaching the idea of a hybrid submarine with some senior people in the department.

I remember being very effectively torpedoed with the argument that the technology simply had not matured and there was no alternative to the SSN type of approach. Now that we have had a forced hiatus in this and there has been progress on the alternative power plant front, maybe the time has come and we can look at it.

I would acknowledge though that one of the unfortunate consequences of all of the free for all over the SSN question is that things nuclear have been heavily politicized and the public is very finely attuned now. It might be that even a very, very small nuclear power plant on a hybrid submarine might raise certain passions in the country.

With a hybrid submarine with a nuclear power plant, you still have the "n" word in there, you still have nuclear. It might be politically or public-relations-wise a little bit difficult to sell. I would hope the public could distinguish between a full SSN and a hybrid in other words.

Yes, we do need submarines. As to the number, perhaps, starting off with four and building up to seven or eight—that is a function partly too of the international environment—but some submarine capability is required.

Mr. Hicks: Mr. Shadwick has spent his \$5 billion twice. We did not touch the EH-101s acquisition. Perhaps we will on the second round.

The Chairman: It just goes to show how much fun spending \$5 billion can be. I sense that apart from Canada's coastal communities, Canadians are woefully ignorant of the civilian uses of our armed forces and particularly those that do surveillance work. I am just wondering if you might speculate very quickly—and I do not want to take a lot of time on it—as to how we might bring to greater attention for Canadians the good, hour-by-hour, day-by-day and week-by-week work that the forces do apart from preparing for hot war. Can you comment as to how we might raise that profile so the public understands the need for a profile? I know I have opened the gate there where you can run for a long time, but please do that as briefly as possible.

[Traduction]

Il est possible que ces systèmes ne soient pas suffisamment perfectionnés pour les incorporer à nos premiers sous-marins. Nous devons peut-être prévoir la possibilité de les adapter par la suite ou peut-être finirons-nous par avoir deux catégories de sous-marins, intégrés dans le cadre d'une catégorie plus large, certains étant de purs sous-marins diesel électriques et d'autres étant des sous-marins diesel électriques hybrides. On devrait tout de même envisager cette dernière possibilité, en espérant que les systèmes seront prêts à temps.

Certains se demandent, cependant, si ces systèmes ont les capacités voulues. Lorsque le gouvernement envisageait la possibilité d'acquérir des sous-marins nucléaires, au cours de l'automne 1986, je me souviens qu'il avait évoqué l'idée d'un sous-marin hybride avec certains responsables de la Défense.

Je me souviens très bien que cette idée avait été descendue en flammes, mes interlocuteurs faisant valoir que la technologie n'avait pas fait assez de progrès et qu'on ne pouvait envisager d'autres types de sous-marins que le nucléaire. Or, le temps a passé et les autres systèmes de propulsion ont fait certains progrès. Le moment est peut-être venu de les envisager à nouveau.

Je reconnais, cependant, que le débat sur les sous-marins nucléaires a malheureusement entraîné une politisation de l'ensemble du domaine nucléaire et que l'opinion publique a été éveillée. Aujourd'hui, même l'installation d'une petite centrale nucléaire à bord d'un sous-marin à propulsion hybride réveillerait peut-être les passions.

Un sous-marin à propulsion hybride doté d'une centrale nucléaire demeure un sous-marin nucléaire. Il peut donc être difficile de le faire avaler à certains secteurs de la classe politique et à certains secteurs de la population. J'espère, cependant, que la population arrivera à faire la distinction entre un sous-marin à propulsion nucléaire intégrale et un sous-marin à propulsion hybride.

En tout état de cause, il nous faut des sous-marins. Nous pourrions peut-être commencer par quatre et arriver au chiffre de sept ou huit un peu plus tard. Tout cela dépend également de la situation internationale, mais il est clair que nous avons besoin de sous-marins.

M. Hicks: M. Shadwick a dépensé le double des cinq milliards de dollars qui lui avaient été donnés. Nous n'avons pas encore parlé de l'achat des EH-101. Peut-être pourrions-nous le faire au deuxième tour.

Le président: Tout cela nous montre combien on peut s'amuser à dépenser cinq milliards de dollars. J'ai l'impression qu'à l'exception des gens qui habitent nos régions côtières, les Canadiens ne connaissent malheureusement pas les missions civiles confiées à nos Forces armées et notamment les missions de surveillance. Je ne veux pas prendre trop de temps, mais peut-être pourriez-vous nous indiquer les moyens de mieux faire connaître aux Canadiens le travail quotidien et permanent de nos Forces armées, travail qui ne se limite pas aux préparatifs guerriers. Comment pourrions-nous mieux faire comprendre cet aspect-là de notre activité de défense afin que le public saisisse mieux la nécessité des nouveaux équipements? Je sais que vous pourriez être intarissable sur cette question, mais je vous demande d'être aussi bref que possible.

[Text]

[Translation]

• 1220

Mr. Shadwick: I will try to keep it brief, in part out of necessity. We tackle this question quite frequently in the academic environment, and it is hard to come up with a magic solution to this. We are dealing with a country that traditionally has tended not to be terribly interested in defence matters, period, in peacetime. We are very much a product of our history; we were having this discussion 100 years ago. I keep making a similar observation, in a sense, that Canadians tend not to be interested. I think it is very dangerous. It is their money that is being spent; they should be interested for that reason, if no other. But there are questions of sovereignty and security here that are very important.

Our geography is both our blessing and our curse, in a sense. You alluded to the fact that Canadians on the coast tend to be a little more *au courant* with what we are doing, the military and sovereignty surveillance missions. Central Canadians are very much isolated. I think the only way you could make an impression on a rather jaded central Canadian media about the navy would be to find a Russian sub loose in Lake Simcoe or Lake Ontario, and then you might get some reaction. Otherwise, it is very much an up-hill struggle. We have always been isolated in our history.

The Chairman: Would it be of any advantage to emphasize in our television and media advertising for recruits that this would be a major part of their activities and role?

Mr. Shadwick: Absolutely. It is interesting that you should mention that. Back in the early Trudeau years when we went through a somewhat similar exercise in this country to what we are on now, with the purely military roles being seen to be in a state of erosion and decline and questions about the relevancy of the forces being raised and things like sovereignty being bandied around, some of the military recruiting—now, this was before DND was into television recruiting—was picking up on ways the forces contributed to “national development”. You would have a print ad showing a military engineer building a civilian airfield in the Northwest Territories, which was fine.

I think perhaps you have put your finger on a very useful element of a concept to get the public more informed about defence, and I guess the hope in DND would be that “more informed” means “more supportive”. Hell hath no fury like an untutored public.

The use of the television recruiting is interesting, because those ads reach a far wider audience and you are addressing both your target audience and Canadians as a whole when you run those ads. Maybe the content of those could be

M. Shadwick: Je vais essayer d'être bref. Dans le monde universitaire, nous nous penchons souvent sur cette question et j'avoue qu'il est difficile d'y apporter une réponse à tout point satisfaisante. Notre pays ne s'est jamais beaucoup intéressé, en temps de paix, aux questions de défense. Cela tient essentiellement à des raisons historiques et la même question s'est posée il y a 100 ans. Je ne cesse de constater que les Canadiens ne s'intéressent pas à la défense. Cela me paraît dangereux, et ils devraient au moins s'y intéresser pour la simple raison qu'il s'agit de leur argent. Mais il existe d'autres motifs d'intérêt, notamment la souveraineté et la sécurité.

Dans une certaine mesure, notre situation géographique est à la fois un avantage et un inconvénient. Vous avez dit que les Canadiens qui habitent sur les côtes sont, plus que les autres, au courant des missions que nos Forces armées exécutent pour défendre notre sécurité et notre souveraineté. À cet égard, les Canadiens des régions intérieures sont très isolés. Je pense que la seule manière d'obliger la presse du centre de s'intéresser aux activités de notre marine serait de révéler la présence, au fond du Lac Simcoe ou du Lac Ontario, d'un sous-marin soviétique. Ce sera, sans cela, très difficile. Nous sommes, historiquement, un peuple un peu isolé.

Le président: Serait-ce utile d'indiquer, dans nos campagnes de recrutement à la télévision et dans la presse, que c'est là un aspect important de l'activité de nos Forces armées?

M. Shadwick: Vous avez raison d'en parler. Dans les premières années du gouvernement de Pierre Trudeau, nous avons tenu le même genre de débat. Le rôle des militaires semblait en baisse et on s'interrogeait sur l'avenir de nos Forces armées et sur les problèmes de souveraineté. Les campagnes de recrutement de la Défense nationale ne passaient pas encore à la télévision mais, dans leurs campagnes de l'époque, les Forces armées cherchaient à faire valoir combien elles contribuaient au «développement national». On voyait ainsi, sur les panneaux de recrutement, des spécialistes du génie militaire contribuant, dans les Territoires du Nord-Ouest, à la construction d'un terrain d'aviation civile.

Je pense que vous avez peut-être justement trouvé le moyen d'assurer une meilleure information du public en matière de défense et je crois que, dans l'optique du ministère de la Défense, une population «mieux informée» serait une population «plus favorable». Rien ne sert de courir, il faut instruire avant.

Les campagnes de recrutement à la télévision atteignent un public beaucoup plus vaste et vous permettent de rejoindre, non seulement les recrues en puissance, mais également l'ensemble de la population. Peut-être pourrait-on

[Texte]

modified to both seek out recruits and be informative as to the roles and missions of the forces. Aim them not only at the market you want, the 18-year-olds to 23-year-olds or whatever the target share is, but perhaps think of them too as a wider vehicle to inform Canadians outside of the 18-year-old to 23-year-old target range group; in a sense, two bangs for the buck. You could work in certain of these other missions: sovereignty, search and rescue, and so on. It has been done in the past a little bit, but I think far more could be done. Where you place those ads could be changed.

It is interesting, by the way, just in passing, that one of the current ads does show a Tracker. I do not know whether that will have to be removed in due course. But we could have a thrust in that direction, along the line you suggested.

Mr. Mifflin: Maybe there is a new message there.

M. Marc Ferland (député de Portneuf): Merci, monsieur le président.

Je trouve vos commentaires très intéressants, monsieur Shadwick. Vous dites que vous êtes un universitaire qui a l'habitude de prendre des positions. Moi, je suis l'architype de l'anti-politicien, c'est-à-dire que je dis ce que je pense, même si je ne fais pas toujours l'unanimité autour de moi.

Je pense, donc, qu'il y a des choses qui doivent être dites. À mon avis, les grands problèmes que nous avons dans ce pays-ci, c'est que les Canadiens ne sont pas conscients de la chance qu'ils ont, et ils ne se rappellent absolument pas pourquoi ils ont cette chance aujourd'hui.

On a commis les mêmes erreurs en 1914, en 1938, et maintenant en 1990. On n'apprend pas avec les années.

J'ai trouvé intéressant ce que vous avez dit en ce qui regarde la souveraineté maritime, mais tous vos propos se limitent à deux océans. Vous avez à peine effleuré le troisième océan. Vous avez parlé de l'Arcturus, mais c'est tout.

Qu'est-ce que le Canada devrait faire pour vraiment assumer sa souveraineté dans le troisième océan qui est peut-être le plus important pour notre pays?

• 1225

Mr. Shadwick: I wonder if someone could clarify.

Mr. Darling (Parry Sound—Muskoka): Mr. Ferland was saying you have not said anything about the third ocean, and it is important.

Mr. Shadwick: Thank you, and my apologies. Yes, I remain very concerned about that. Of course we have a navy that cannot operate in the Arctic except for very brief periods of time, and then in limited areas, with vessels that are threatened by good-sized ice cubes, let alone icebergs and arctic conditions. How we are going to deal with that I am not sure. *Polar 8* has now gone from the agenda. That was one response.

[Traduction]

modifier le texte des annonces afin, non seulement, de recruter du personnel, mais également d'informer l'ensemble de la population quant aux rôles et aux missions confiés aux Forces armées. Il s'agit, donc, de ne pas seulement s'adresser aux jeunes, mais d'utiliser les campagnes de recrutement pour mieux informer l'ensemble de la population. Ce serait une façon de faire d'une pierre deux coups. Nous pourrions également aborder les divers types de missions confiées à nos militaires: protection de la souveraineté, recherche et sauvetage etc. Nous avons déjà fait ce genre de chose, mais peut-être pourrions-nous en faire plus. Peut-être serait-il possible de changer les lieux, ou les médias, où sont présentées nos annonces.

Je note, en passant, qu'on voit un tracker dans une des annonces qui passent à l'heure actuelle. Je ne sais pas s'il faudra supprimer cela, mais nous pourrions effectivement multiplier les efforts dans le sens que vous proposez.

M. Mifflin: Peut-être pourrions-nous voir un nouveau message.

Mr. Marc Ferland (Portneuf): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Shadwick: I found your comments very interesting. You said that you are an academic who often takes sides. Well, I'm an archetypical anti-politician and as such I say what I think even if the people around me don't agree.

Certain things need to be said and one of our great problems is that Canadians don't know how lucky they are and don't remember how that luck came to be.

We made the same mistakes in 1914, in 1938, and now in 1990. We just don't learn from history.

I was very interested by your comments about Maritime sovereignty but what you said concerns only two oceans. You barely mentioned the third one. You mentioned the Arcturus but you went no further.

What should Canada do to face up to its sovereignty over parts of the third ocean which is perhaps, for our country, the most important one?

M. Shadwick: Je n'ai pas très bien compris.

M. Darling (Parry Sound—Muskoka): M. Ferland rappelait que vous n'aviez rien dit du troisième océan qui est, pourtant, très important.

M. Shadwick: Merci et excusez-moi. Oui, cela me préoccupe effectivement beaucoup. Il est clair que notre marine ne peut naviguer dans l'Arctique que pendant des périodes très brèves et encore dans des zones limitées étant donné la menace que représentent les blocs de glace flottants sans parler des icebergs ou des conditions générales de la navigation dans l'Arctique. À vrai dire, je ne sais pas comment nous allons parvenir à régler ce problème maintenant que le brise-glace *Polar 8* est abandonné. Ce navire représentait effectivement du problème.

[Text]

The submarine program, if we do acquire hybrid submarines with some capability, would address a certain dimension of the Arctic question. So we give the navy some ability. . . I stress "limited", though. I am not under any illusions that you can take a hybrid submarine to the North Pole. Well, you could take it there, but you might not get back.

As for a naval response to this, besides the submarines, I wonder if it might be worth pursuing the following concept, and that is acquiring for the navy a new research ship—acoustic, oceanographic, hydrographic—that has some secondary pretensions to arctic sovereignty and surveillance, not along the lines of an icebreaker per se. I am not suggesting that. . . although one might like to suggest a latter-day version of HMCS *Labrador*, the navy's one and only icebreaker during the 1950s. But some sort of vessel with at least a modicum of ice capability, more than the current research ships have, might give us a capability without breaking the bank and would be capable of doing a number of things in the research world and in showing the flag and so on.

So as a jerry-rigged alternative to *Polar 8*—admittedly they are made for very different purposes—this might be worth looking at. How much ice capability. . . how much of this ship is research, how much of it is sovereignty surveillance, would be an open question, but it might be worth taking a look at. In any event the navy needs another acoustic research ship of some description. If we took the opportunity to try to piggyback that requirement onto a more ice-capable ship it might be useful. Of course you would have a flight deck and helicopters on this sort of ship, and so on.

The long-range patrol craft are relevant to northern patrols. I guess the intent of DND is gradually to displace the *Auroras* from that mission with the *Arcturus* aircraft. This is why I am so concerned about rather modest electronics on board the *Aus*. . . sorry; I was going to call it the "*Austeris*", which actually may be an appropriate modification of the word "*Arcturus*".

It is very, very limited. The search radar is fine. I do not have any problems with that. But otherwise its package of electronics is very, very limited. If we are going to be sending *Arcturus* aircraft on northern patrols in the future we have to give them at least a minimal capability. They do not have even as much as the *Aurora*, and of course the *Aurora* never got as much arctic surveillance capability as had been planned back in the mid-1970s.

The plan with the *Aurora* was to use sensors that were aboard the aircraft, such as infra-red, but to complement those with, if memory serves, a civil missions canister, which would have clipped into the bomb bay and which had all sorts

[Translation]

Nous pourrions résoudre en partie le problème en achetant des sous-marins à propulsion hybride adaptés à la navigation sous les glaces. Nous pourrions donc donner à notre marine une certaine capacité, ce qui n'est pas la même chose qu'une capacité certaine. Je ne me fais guère d'illusions quant aux possibilités d'aller jusqu'au Pôle Nord dans un sous-marin à propulsion hybride. Sans doute serait-il possible d'aller jusqu'au Pôle, mais il n'est pas certain que l'on puisse en revenir.

Mais, sur le plan maritime, peut-être pourrions-nous également envisager l'achat pour la marine, d'un navire de recherche, qui, sans avoir les moyens d'un brise-glace, pourrait, dans le cadre de ses recherches acoustiques, océanographiques et hydrographiques, contribuer aussi à des missions de surveillance et de défense de notre souveraineté dans les eaux de l'Arctique. Cela me fait penser un peu au «*Labrador*» le seul et unique brise-glace dont a disposé notre marine au cours des années 50. Je ne pense pas à lui trouver un successeur moderne, mais nous pourrions tout de même envisager un navire capable, plus que les navires de recherche actuels, de naviguer dans les eaux de l'Arctique et cela permettrait, sans se ruiner, d'assurer une présence maritime tout en effectuant un certain nombre de tâches scientifiques.

Ce serait une solution de rechange un peu tirée par les cheveux étant donné que le *Polar 8* n'aurait pas été conçu aux mêmes fins, mais il vaut la peine de l'examiner. Quant à savoir la part de son activité qui serait consacrée à la recherche, la part consacrée aux missions de surveillance et de sauvegarde de notre souveraineté et quels seraient les moyens dont il faudrait doter ce navire pour lui permettre de naviguer dans les eaux arctiques, c'est une autre question, mais il faudrait l'étudier. De toute manière, la marine a besoin d'un nouveau navire de recherche acoustique. Peut-être serait-il bon de répondre à ce besoin avec un navire capable de naviguer dans les glaces. Un tel navire serait bien sûr doté d'un bon envol et équipé d'un ou de plusieurs hélicoptères.

Les avions de patrouille à long rayon d'action ont également un rôle à jouer dans le Nord. Je pense que le ministère de la Défense a l'intention de remplacer, pour cela, les *Auroras* par des avions *Arcturus*. C'est pourquoi je m'inquiète un petit peu de la modestie des équipements électroniques embarqués à bord des *Aus*. . . excusez-moi j'allais dire des «*Austeris*». C'est d'ailleurs peut-être ainsi qu'il faudrait appeler les «*Arcturus*».

Les capacités de cet avion sont très limitées. Le radar de recherche est satisfaisant, mais les autres éléments de son équipement électronique sont assez rudimentaires. Si nous voulons que l'*Arcturus* puisse, à l'avenir, effectuer des patrouilles aériennes dans le Nord, il va falloir quand même lui donner les moyens nécessaires. Cela ne veut pas dire qu'il faille un équipement comparable à celui de l'*Aurora* qui d'ailleurs n'a jamais été doté des moyens de surveillance qu'on avait prévu lui donner au milieu des années 70.

On avait prévu d'installer à bord de l'*Aurora* des capteurs, notamment des capteurs à infrarouges et d'ajouter à cela, pour les missions civiles, des compartiments à fixer à la soute à bombe et bourrés de toutes sortes de gadgets

[Texte]

of exotic electronics, side-looking airborne radar, and other things that are useful for keeping an eye on what is going on in the Arctic. The plan was to buy several of these podded affairs and keep them in stock. We never did that. So the Aurora really never gained the arctic surveillance capability that had been proposed in the mid-1970s. The Arcturus is even less well equipped than the current Aurora. So something has to be done on that front.

I would suggest another thing that would be worth looking at; and this I borrowed from General Manson before his most senior military appointment and subsequent retirement. He had proposed back in 1984 that the CF-18s be equipped with podded reconnaissance systems, which would go under the wings or under the fuselage to give a fast-response reconnaissance capability in the Arctic. And he specifically meant sovereignty-surveillance reconnaissance. He was not proposing battlefield cameras and reconnaissance gear. He was thinking in terms of the CF-18's ability to do something worthwhile in the Arctic besides its defence and sovereignty missions. If we could reactivate that idea, we would have in the CF-18 a resource that could quickly go into the Arctic and bring back data using the reconnaissance systems. Right now, we have no reconnaissance capability on our CF-18s. Our CF-5s, although they have some residual recognizance capability, are very limited. And of course the CF-5 is not exactly the last word in an Arctic-suitable fighter plane.

• 1230

As for the army's role, I think it is clear that things that were in the white paper like the northern training centre should continue and indeed be expedited.

The Chairman: Does that fulfil the surveillance requirements in the Arctic?

Mr. Shadwick: It gives us more capability than we have now. The problem with the Arctic, as with other aspects of Canadian defence, is to determine how much is enough. One could liberally put half the army or the air force in the Arctic, and not have it serve any productive purpose. It is very difficult to quantify the presence; not only that required for military reasons, like air defence or anti-submarine warfare, but also what we need for showing the flag. How does one quantify that? Showing the flag can involve a very low-order presence in frequent training exercises coming up from the south. I am not at all sure in my own mind how much of a presence we need to maintain.

To go back to the point you made earlier about the lack of knowledge of Arctic matters, there has been concern expressed in some quarters in recent months about militarizing the Arctic. I would suggest that before we worry

[Traduction]

électroniques, d'un radar à balayage latéral et de divers autres instruments pour surveiller ce qui se passe dans l'Arctique. Il avait été prévu d'acheter plusieurs de ces compartiments bourrés de gadgets électroniques et de les garder en réserve. Or, cela nous ne l'avons jamais fait et l'Aurora n'a donc jamais reçu les moyens de surveillance dans l'Arctique qu'on avait envisagé de lui donner au milieu des années 70. Or, l'Arcturus est encore moins bien équipé que ne l'est actuellement l'Aurora. C'est dire qu'il va falloir faire quelque chose.

J'ai une autre idée que je voudrais vous proposer, mais celle-ci je la tiens du général Manson qui l'a communiquée avant d'être nommé aux plus hautes fonctions militaires et avant de prendre sa retraite. Il avait proposé en 1984 que les CF-18 soient équipés de systèmes de reconnaissance rassemblés qui pourraient être placés sous les ailes ou sous le fuselage afin d'offrir une capacité de reconnaissance immédiate dans l'Arctique. Il entendait par là la reconnaissance pour la surveillance de la souveraineté. Il ne parlait pas de caméras de champs de batailles et d'équipement de reconnaissance. Il pensait à la capacité des CF-18 de faire quelque chose d'utile dans l'Arctique en dehors des missions de défense et de souveraineté. Si nous pouvions remettre cette idée à l'ordre du jour, les CF-18 constitueraient une ressource qu'il serait possible d'envoyer rapidement dans l'Arctique pour ramener des données obtenues à l'aide des systèmes de reconnaissance. Pour l'immédiat, nos CF-18 ne sont dotés d'aucune capacité de reconnaissance. Nos CF-5, bien que possédant une capacité résiduelle de reconnaissance, sont très limités. Et bien sûr les CF-5 ne sont pas exactement ce qu'il y a de mieux comme chasseurs adaptés à l'Arctique.

Quant au rôle de l'armée, je pense qu'il est clair qu'il faudrait continuer et même activer ce qui était prévu dans le Livre blanc comme par exemple le centre d'instruction du Nord.

Le président: Répond-il aux besoins en surveillance de l'Arctique?

M. Shadwick: Il nous donne une capacité plus grande qu'à l'heure actuelle. Le problème avec l'Arctique, comme d'ailleurs pour les autres aspects de la Défense canadienne, est de savoir quand s'arrêter. On pourrait mettre généreusement la moitié de l'armée ou de l'aviation dans l'Arctique sans que cela joue un rôle utile. Il est très difficile de fixer des quantités pour ce qui est de la présence dans l'Arctique; non seulement ce qui est nécessaire pour des raisons militaires, comme la défense aérienne et la guerre anti-sous-marin, mais également les effectifs chargés d'assurer une présence officielle. Comment quantifier ce genre de chose? Faire officiellement acte de présence peut vouloir dire une présence faible comportant des manœuvres fréquentes en provenance du sud. Je ne sais pas, pour ma part, quelle présence nous devrions avoir là-bas.

Pour revenir à la question que vous avez abordée plus tôt sur l'absence de connaissances concernant les opérations dans l'Arctique, on s'est inquiété ces derniers mois dans certains milieux de la militarisation de l'Arctique. Il me semble

[Text]

about demilitarizing it we would first have to militarize it. I say that tongue in cheek. I am not suggesting that we need to go in there with a great military presence. But we have at this moment only 300 members of the armed forces stationed in Arctic Canada. To my mind, that is one of the world's largest demilitarized zones already. I have a sense that some Canadians think that we have a much larger presence up there and that there are air bases all over the place.

I know there was a lot of confusion over the forward-operating locations for the CF-18s, places like Inuvik, and a perception in certain circles that forward-operating locations were large installations with row after row of CF-18s. They did not know that those forward-operating locations were very modest affairs, activated only a few times per year for a small military presence. There is no permanent military presence either in terms of personnel or equipment at those five forward-operating locations. It is another example of these misconceptions.

Mr. Darling: I was very interested in your comments. By gosh, you certainly are knowledgeable. You cover all the facets of the navy, and you specifically mention that the three mighty submarines, the Oberons, are only hours away from falling apart. They should be replaced. We know money, that dirty five-letter word, is what is haunting us. But surely, when we are going to buy submarines, is it not better to buy the best type of submarine rather than just another one?

You mentioned the hybrid submarine. You also mentioned a new sophisticated ship for the Arctic, aside from being an icebreaker, which I assume would only be able to be up there a month or two in the year. Would there not be some sense, when we are replacing the submarines, to get a submarine that would go up there and would do the job? You do not have to buy six of them. You could buy one. I am quite sure a super-submarine up there could do everything the ship you outlined could. So what I am asking is what you think of the nuclear-powered submarines as capability for Canada.

• 1235

Mr. Shadwick: Your point comparing the nuclear sub to the icebreaker type of thing is correct. It is clear that a nuclear-powered submarine give us much more access to the Arctic than any icebreaker would, including *Polar 8* if we had got it. The problem, of course, is that with nuclear submarines an acquisition of one or two would incur such tremendous overhead costs as to raise some serious doubts about cost-effectiveness. We would either be very dependent on the country of manufacture for support or put into place in Halifax facilities that would be used by only one or two, and I do not think one could justify it.

It became clear in the fall of 1986 that the government was looking at the nuclear submarine option very seriously, which caught us by surprise in the academic community. My concern over the years was that the military rationale and the

[Translation]

qu'avant de penser à le démilitariser, il faudrait d'abord le militariser. Je dis cela en manière de plaisanterie. Je ne veux pas dire par là qu'il faut y assurer une grande présence militaire. Mais nous n'avons en ce moment que 300 soldats en poste dans l'Arctique canadien. Ce me semble déjà être l'une des zones démilitarisées les plus importantes du monde. J'ai l'impression que certains Canadiens pensent que nous avons une présence beaucoup plus importante dans cette région et qu'il y a des bases aériennes un peu partout.

Je sais qu'il y a eu beaucoup de méprises sur les centres d'opérations avancées pour les CF-18, je veux parler d'endroits comme Inuvik, et qu'on voyait dans certains milieux ces centres d'opérations avancées comme des installations importantes où s'alignaient des rangées de CF-18. On ne sait pas qu'ils sont en réalité très modestes, qu'ils ne fonctionnent que quelques fois chaque année afin d'assurer une présence militaire minime. Il n'y a pas de présence militaire permanente, que ce soit en personnel ou en équipement, dans ces cinq centres d'opérations avancées. C'est là un autre exemple des idées erronées que l'on se fait.

M. Darling: Vos remarques m'ont beaucoup intéressé. Vous connaissez certainement la question! Vous avez parlé de tous les aspects de la Marine et vous avez plus particulièrement indiqué que les trois gros sous-marins que sont les Oberons sont à la veille de tomber en pièces. Il faudrait les remplacer. Nous savons tous que c'est l'argent qui nous préoccupe. Mais ne vaut-il pas mieux, si l'on doit acheter des sous-marins, choisir le meilleur type d'appareil plutôt que de racheter quelque chose d'ordinaire?

Vous avez parlé des sous-marins hybrides. Vous avez également parlé d'un nouveau navire sophistiqué pour l'Arctique, qui est notamment un brise-glace, et qui, je crois, ne pourrait rester dans cette région qu'un ou deux mois par an. Lorsque nous remplacerons les sous-marins, ne serait-il pas judicieux d'obtenir un sous-marin qui puisse aller là-haut pour faire ce travail? Il n'est pas nécessaire d'en acheter six. Il suffirait d'en acheter un. Je suis tout à fait certain qu'un super sous-marin dans cette région pourrait faire tout ce qui était à la portée du navire que vous avez décrit. J'aimerais donc savoir ce que vous pensez de sous-marins nucléaires pour le Canada.

M. Shadwick: Vous avez raison de comparer le sous-marin nucléaire avec le navire de type brise-glace. Il est clair qu'un sous-marin nucléaire nous permet d'accéder beaucoup plus facilement à l'Arctique qu'un brise-glace, y compris le *Polar 8*, si nous en avions un. Le problème avec les sous-marins nucléaires est que si l'on n'en achetait qu'un ou deux, on aurait des frais généraux si énormes que l'on pourrait se poser de sérieuses questions sur la rentabilité de l'opération. De deux choses l'une, soit on dépendrait beaucoup du pays de fabrication pour le soutien, soit on construirait les installations voulues à Halifax pour seulement un ou deux appareils, et je ne crois pas que ce serait justifié.

Ce n'est qu'à l'automne de 1986 qu'il est apparu que le gouvernement envisageait sérieusement la solution des sous-marins nucléaires, ce qui a été une surprise pour nous dans le milieu universitaire. Depuis ce temps-là, je considère que

[Texte]

Arctic sovereignty rationale—not to raise those two to equal status—were pretty good for nuclear-powered submarines, but the cost problem was a serious concern, the infrastructure cost, fear that the cost would go higher than the government had hoped, and a concern too over certain of the arms control repercussions.

I would not say necessarily, by any means, that existing arms control protocols would have prevented us from going the nuclear submarine route, but they were a concern there. I guess the bottom line in all of this was public opinion, and in a sense the fact that public opinion had not been prepared in advance for the nuclear submarine concept meant that the government had a difficult job trying to sell this to Canadians. For most Canadians it came right out of the blue. We had some indications in the defence academic community that the government was looking at them before the public was aware of it, but the idea really came cold to Canadians. It meant the sales job was magnified.

For example, other things in the white paper academics and others had been suggesting for years. Rearranging the CAST commitment to Norway: academics had been suggesting that for 20 million years. But no one in the academic community, that I can recall, had seriously been suggesting nuclear-propelled submarines or had been preparing the way for a government initiative in that area.

Certainly academics were raising the point, as you have, that if you really want to get into the Arctic then nuclear submarines are the only way to do it, but no one was out there doing the advance work and it made it almost impossible to sell it to Canadians.

When you add on to this problem the fact that certain people in more extreme elements within the arms control community and peace research were painting horror stories that were really overkill and very confusing and misleading. . . There were half-page advertisements in *The Globe and Mail* raising the question about what happens if a Canadian nuclear-powered submarine torpedoes a Russian submarine. Well, you could raise that sort of question about conventionally powered Canadian submarines, and even then it is a stupid sort of thing to point out. So there was a real problem in selling this.

I do not think at this point that one can resurrect even a slimmed-down version of the nuclear submarine option. It is gone for now. As I say, I always remained a bit ambivalent about the whole idea in the first place, for those reasons. But I hope the hybrid option will give us some options, some manoeuvring room.

[Traduction]

le problème vient de ce que les arguments d'ordre militaire et ceux concernant la souveraineté de l'Arctique—pour ne pas leur donner une importance égale—sont assez en faveur des sous-marins nucléaires, mais que le coût constitue un grave problème, le coût de l'infrastructure, la crainte que ce coût soit plus élevé que prévu par le gouvernement et qu'il y a également certaines inquiétudes au sujet des répercussions de l'opération sur le contrôle des armements.

Je ne veux pas nécessairement dire que les protocoles existants de contrôle des armements nous auraient empêchés d'opter pour les sous-marins nucléaires, mais cela posait un problème. Je crois que c'est finalement l'opinion publique qui est importante et que d'une certaine manière le fait que le public n'avait pas été préparé à l'idée des sous-marins nucléaires a posé des problèmes au gouvernement lorsqu'il a essayé de faire admettre cette idée aux Canadiens. Pour la majorité des Canadiens, c'était une chose tout à fait nouvelle. On avait entendu dire dans le milieu universitaire s'occupant de la Défense que le gouvernement envisageait cette solution avant que le public n'en soit conscient, mais cette idée a vraiment pris les Canadiens de court. Il était donc d'autant plus difficile de leur faire avaler la pilule.

Il y avait par exemple d'autres choses dans le Livre blanc que les universitaires et d'autres personnes intéressées suggéraient depuis longtemps. Je veux parler par exemple de procéder à de nouveaux arrangements pour l'engagement CTAM à l'égard de la Norvège: C'est ce que suggéraient les universitaires depuis des temps immémoriaux. Mais, autant qu'il m'en souviennne, dans le milieu universitaire, personne n'avait vraiment suggéré les sous-marins nucléaires ou n'avait préparé le chemin pour que le gouvernement prenne une initiative dans ce sens.

Les universitaires avaient certainement laissé entendre, comme vous-mêmes, que si l'on voulait vraiment atteindre l'Arctique, les sous-marins nucléaires étaient les seuls à le permettre, mais personne ne préparait le terrain et c'est pourquoi il a été impossible de faire admettre cette idée aux Canadiens.

Si on ajoute à ce problème le fait que certaines personnes parmi les éléments extrémistes s'occupant du contrôle des armements et parmi les pacifistes racontaient des histoires horribles qui ont vraiment sonné le glas de cette idée, qui étaient déroutantes et trompeuses. . . Il y avait des annonces publicitaires d'une demi-page dans *The Globe and Mail* dans lesquelles on demandait ce qui se produirait si un sous-marin nucléaire canadien torpillait un sous-marin russe. On pourrait ma foi poser le même genre de question pour des sous-marins canadiens conventionnels, et même à ce moment-là ce type de question est stupide. Il était donc vraiment difficile de faire admettre cette idée.

Je ne pense pas que l'on puisse maintenant faire ressurgir une version même très diminuée de la solution des sous-marins nucléaires. C'est hors de question pour l'instant. C'est pour ces raisons que mon opinion a toujours été mitigée sur toute cette question depuis le début. J'espère que la solution hybride nous offrira des possibilités, une certaine marge de manoeuvre.

[Text]

Two other things in one sentence: the underwater monitoring devices might give us some more leverage, and, as well, interesting research is going on in terms of high technology, advanced technology sonobuoys, submarine listening devices that might be dropable over ice-covered waters and be able to penetrate through the ice into the water, so that the sonobuoy, which at the moment is effectively useless as a detection device in the high Arctic, might in the future give us some ability to know what is going on there. But the nuclear submarine option is gone, for now at least.

• 1240

Mr. Darling: You are saying that the nuclear submarine is the one that could do the job vastly superior to any hybrid or diesel-powered submarine.

Mr. Shadwick: Yes. A full nuclear-powered submarine is much superior. A hybrid submarine falls in the middle, and a diesel of course has no capability.

Mr. Darling: Well, why would we not lease one?

The Chairman: Order, please. Thank you very much, Mr. Darling.

Mr. Shadwick, if you have not already gathered... The Chair will inform you that the committee has appreciated your fine testimony, which was right on what has been the core of our study. I am sure I speak for all in that we wish we had a longer time to share with you. Thank you for bringing your information to us, for giving us this opportunity to have the advantage of your work in this field. We wish you well and ask that you continue the study you have been doing in this area. Thank you very much.

Mr. Shadwick: Thank you, Mr. Chairman. I look forward to the committee's final report.

The Chairman: So do we.

The meeting is adjourned.

[Translation]

Deux autres choses en une seule phrase: les systèmes de surveillance sous-marine pourraient nous donner davantage de poids et, d'autre part, on procède actuellement à des travaux de recherche intéressants en technologie de pointe, je veux parler des bouées acoustiques, des systèmes d'écoute sous-marine que l'on pourrait larguer sur la surface glacée des eaux et qui pourraient traverser la couche de glace, de telle sorte que les bouées acoustiques, qui pour l'instant n'ont effectivement aucune utilité en tant qu'appareils de détection dans l'Arctique supérieur, pourraient à l'avenir nous permettre de savoir ce qui se passe là-bas. Mais la solution des sous-marins nucléaires est à rejeter, du moins pour le moment.

M. Darling: Vous dites que les sous-marins nucléaires nous permettraient de faire ce travail beaucoup mieux que n'importe quel sous-marin hybride ou diesel.

M. Shadwick: Oui. Un sous-marin entièrement nucléaire est nettement supérieur. Un sous-marin hybride constitue un moyen terme et un sous-marin diesel n'a bien sûr aucune capacité.

M. Darling: Pourquoi ne pas en louer un?

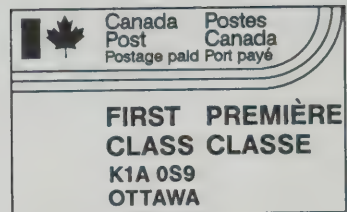
Le président: A l'ordre, s'il-vous-plait! Merci beaucoup, monsieur Darling.

Monsieur Shadwick, au cas où vous ne l'auriez pas deviné... La présidence est heureuse de vous dire que le Comité apprécie hautement votre excellent témoignage qui portait exactement sur le point central de notre étude. Je crois me faire l'interprète de tout le monde en vous disant que nous aurions souhaité pouvoir vous consacrer davantage de temps. Merci de nous avoir apporté tous ces renseignements, de nous avoir donné la possibilité de profiter de votre travail dans ce domaine. Nous vous adressons nos vœux de réussite et vous demandons de continuer l'étude que vous avez déjà entreprise dans ce secteur.

M. Shadwick: Merci, monsieur le président. J'attends avec impatience de pouvoir lire le rapport final du Comité.

Le président: C'est aussi notre cas.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESS

From the Centre for International and Strategic Studies:
Martin Shadwick, Research Associate.

TÉMOIN

Du Centre d'études internationales et stratégiques:
Martin Shadwick, associé de recherche.

A1
C65
N28

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 19

Wednesday, March 7, 1990

Chairman: Arnold Malone

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 19

Le mercredi 7 mars 1990

Président: Arnold Malone

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

National Defence and Veterans Affairs

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent de la*

Défense nationale et des affaires des Anciens combattants

RESPECTING:

Confidence Building and Verification Procedures,
pursuant to Standing Order 108(2)

CONCERNANT:

*Confidence Building and Verification Procedures,
conformément à l'article 108(2) du Règlement*

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990

STANDING COMMITTEE ON
NATIONAL DEFENCE AND
VETERANS AFFAIRS

Chairman: Arnold Malone

Vice-Chairman: Marc Ferland

Members

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Roger Préfontaine
Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE
NATIONALE ET DES AFFAIRES
DES ANCIENS COMBATTANTS

Président: Arnold Malone

Vice-président: Marc Ferland

Membres

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité
Roger Préfontaine

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MARCH 7, 1990

(25)

[Text]

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met at 12:06 o'clock p.m., this day, in Room 208, West Block, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Derek Blackburn, Stan Darling, Marc Ferland, Grive Fretz, Bob Hicks, and Arnold Malone.

Other Member present: Joe Fontana.

In attendance: From the Library of Parliament: Wolfgang Koerner, Researcher. *From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade:* David Lord, Researcher.

Witnesses: From the Canadian Delegation to the Negotiations on Confidence and Security Building Measures and to the Negotiations on Conventional Armed Forces in Europe: David H. Peel, Ambassador; Colonel William Megill, Senior Military Advisor.

In accordance with Standing Order 108(2), the Committee commenced a study on Confidence Building and Verification Procedures.

Ambassador Peel made a statement and, with the other witness answered questions.

At 1:34 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Roger Préfontaine
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 7 MARS 1990

(25)

[Traduction]

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit aujourd'hui à 12 h 06 dans la pièce 208 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présents: Derek Blackburn, Stan Darling, Marc Ferland, Grive Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone.

Autre député présent: Joe Fontana.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner, attaché de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, attaché de recherche.

Témoins: De la Délégation du Canada aux négociations sur les mesures de confiance et de sécurité et sur les forces conventionnelles en Europe: David H. Peel, ambassadeur; Colonel William Megill, conseiller militaire principal.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité commence à étudier les rapports de confiance et les procédures de vérification.

L'ambassadeur Peel fait un exposé et, avec l'aide de l'autre témoin, répond aux questions.

À 13 h 34, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Roger Préfontaine

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Wednesday, March 7, 1990

• 1217

The Chairman: Order, please. Today is a very special day for our committee in that we have an opportunity to have testimony from and to examine Ambassador Peel, from the Canadian Delegation to the Negotiations on Confidence and Security Building Measures and to the Negotiations on Conventional Armed Forces in Europe.

We certainly are looking at this as one of the major possibilities of a future study of this committee, to be able to look at the whole area of confidence-building and the whole question of verification. To that extent, your appearance here is very timely on a subject that has captured international attention, and members of the committee I think view today as a very special opportunity for us.

So without further ado I would like to ask if you might, Ambassador, make a statement to the committee, and after that we will have an opportunity for examination by committee members. So with that introduction you might please proceed to introduce the important work you are undertaking on our behalf.

Mr. David H. Peel (Ambassador, Canadian Delegation to the Negotiations on Confidence and Security Building Measures and to the Negotiations on Conventional Armed Forces in Europe): Thank you, Mr. Chairman. Yes, I would be very glad to do so.

Perhaps I could begin by saying how pleased I am that the committee is interested in the work we are doing in Vienna. The negotiation has been under way for just a year now, as you know, and it is I think of considerable importance to Canada. So the interest of the standing committee is very welcome, and I would certainly encourage you to continue it because arms control is a very important part of Canada's security policy.

With me are Colonel William McGill, senior military adviser to the delegation in Vienna; Mr. John Bryson, counsellor on the delegation; Mr. Greg Kozicz, desk officer at the External Affairs Department responsible for liaison with the delegation in Vienna and for the establishment of policy.

These negotiations in Vienna are not isolated incidents in history. As I am sure you know, both of them have backgrounds in arms control negotiations over the past several years. The negotiation on confidence and security building measures takes place within the context of the CSCE, the Conference on Security and Co-operation in Europe, and is a direct result of the negotiations in Stockholm from 1983 to 1986, which resulted in the Stockholm Document, the first of the documents setting out military confidence and security-building measures.

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le mercredi 7 mars 1990

Le président: La séance est ouverte. Nous avons aujourd'hui le plaisir de recevoir l'Ambassadeur Peel de la Délégation canadienne aux négociations sur les mesures de renforcement de la confiance et de la sécurité et sur les forces conventionnelles en Europe.

C'est certainement là un des sujets que pourrait étudier notre comité car toute la question des mesures de renforcement de la confiance et des moyens de vérification est très importante. Nous sommes donc très heureux de pouvoir aujourd'hui échanger avec vous quelques idées sur ce sujet qui a capté l'attention internationale.

Donc, sans plus attendre, si vous voulez, Votre Excellence, faire une déclaration avant que nous ne vous posions quelques questions, nous sommes prêts à vous écouter.

M. David Peel (ambassadeur, Délégation canadienne aux négociations sur les mesures de renforcement de la confiance et de la sécurité et sur les forces conventionnelles en Europe): Merci, monsieur le président. Certainement, avec plaisir.

Je suis très heureux de voir que le Comité s'intéresse à ce que nous faisons à Vienne. Les négociations se déroulent depuis juste un an, comme vous le savez, et je crois qu'elles sont très importantes pour le Canada. Il est donc bon que le Comité permanent s'y intéresse et je vous invite à poursuivre votre étude de la question car le contrôle des armements est un événement très important de la politique de sécurité du Canada.

Je suis accompagné du Colonel William McGill, principal conseiller militaire auprès de la Délégation à Vienne; M. John Bryson, conseiller au sein de la Délégation; M. Greg Kozicz, chef du service du ministère des Affaires extérieures responsable de la liaison avec la Délégation à Vienne et de l'élaboration des politiques.

Ces négociations de Vienne ne sont pas un cas isolé dans l'histoire. Vous savez certainement que l'une et l'autre découlent des négociations sur le contrôle des armements qui se déroulent depuis plusieurs années. La négociation sur les mesures de renforcement de la confiance et de la sécurité s'inscrit dans le contexte de la CSCE, Conférence sur la sécurité et la coopération en Europe, qui est le résultat direct des négociations qui se sont déroulées à Stockholm entre 1983 et 1986 et qui ont abouti au document de Stockholm qui est le premier à

[Texte]

[Traduction]

avoir énoncé des mesures de renforcement de la confiance et de la sécurité dans le domaine militaire.

• 1220

The implementation of the Stockholm document, in which Canada has played an active part, has led us to understand the importance of this kind of measure that is essentially the accumulation of experience in observing and seeing what goes on in other countries in the conduct of military exercises, for example. And that led the follow-up meeting of the CSCE in Vienna to prepare for a further conference which would be designed to enhance the existing measures and to introduce new ones which would continue to build security and confidence between what in those days we could fairly easily refer to as East and West; that is, the member countries of the Warsaw Treaty and the member countries of the North Atlantic Alliance.

The other negotiation, the one on conventional armed forces in Europe, has a somewhat different history. Its participants are the 23 members of those two military alliances; and its ancestor I suppose was the MBFR negotiation which took place in Vienna over a period of 15 years. The objective of that negotiation, mutual and balanced force reductions, was not achieved in the negotiation, but a good deal of useful experience was gained. That negotiation on MBFR ended in early 1989 at the same time as a mandate was completed for the new negotiations, a mandate we are now negotiating from.

Perhaps I could briefly speak about the CSBM negotiation first and then about the CFE. I would then perhaps raise a few questions, and all of us would of course be glad to try to answer or discuss any of the matters that occur to members after that.

The CSBM negotiation, as I mentioned, has 35 participants—that is the members of the two alliances, constituting 23 countries, and the 12 neutral and non-aligned countries in Europe. It is a CSCE negotiation, and it is based on a mandate agreed on at the CSCE follow-up meeting in Madrid, which concluded in 1983. That is the same mandate that governed the Stockholm negotiations.

When ours began just a year ago, it was March 6, 1989 when the opening ceremonies began and March 9 when the meetings officially opened with the presentation of proposals from both sides. The western side, that is the members of NATO, put down their proposals for new confidence-building measures, and it fairly soon became clear that there was a general consensus that the measures were acceptable to most of the countries sitting around the table.

La mise en oeuvre du document de Stockholm, à laquelle le Canada a participé activement, nous a amenés à comprendre l'importance de ce genre de mesure qui est essentiellement l'accumulation d'expérience, à force d'observation, de ce qui se fait dans d'autres pays en matière d'exercice militaire, par exemple. Et cela a mené la réunion qui a suivi la CSCE à Vienne en vue de préparer une autre conférence qui viserait à amplifier les mesures actuelles et à en adopter de nouvelles susceptibles de renforcer encore davantage la sécurité et la confiance entre ce que l'on appelait volontiers à l'époque l'Est et l'Ouest; c'est-à-dire les pays membres du Traité de Varsovie et les pays membres de l'OTAN.

Les autres négociations, celles qui portent sur la réduction des forces conventionnelles en Europe, se sont déroulées un peu différemment. Les participants sont les 23 membres de ces deux alliances militaires; mais ces négociations découlent, je suppose, de celles sur la réduction mutuelle et équilibrée des forces qui se sont poursuivies sur 15 ans à Vienne. L'objectif de ces dernières n'a pas été atteint mais l'on en a tiré une bonne dose d'expérience utile. Elles prirent fin au début de 1989 alors que l'on était en train d'arrêter un mandat pour les nouvelles négociations, mandat que nous suivons actuellement.

Peut-être pourrais-je ainsi commencer par vous parler des négociations sur les mesures de renforcement de la confiance et de la sécurité et passer ensuite aux négociations sur la réduction des forces conventionnelles en Europe. Je soulèverai ensuite quelques questions et nous serons très heureux d'essayer de répondre aux questions que vous voudrez nous poser ou de discuter avec vous de certains points.

Les négociations sur la réduction mutuelle et équilibrée comptent donc 35 participants—c'est-à-dire les membres des deux alliances, qui représentent 23 pays, plus 12 pays neutres et non alignés en Europe. Il s'agit de négociations de la CSCE qui reposent sur un mandat adopté lors de la réunion qui a suivi la CSCE à Madrid en 1983. C'est le mandat qui a gouverné les négociations de Stockholm.

Lorsque nos négociations ont débuté il y a juste un an, puisque c'est le 6 mars 1989 que nous avons eu les cérémonies d'ouverture et le 9 mars que les réunions ont officiellement débuté et que les propositions des deux parties ont été présentées. L'Ouest, c'est-à-dire les membres de l'OTAN, ont présenté leur proposition de nouvelles mesures de renforcement de la confiance et il est rapidement apparu que ces mesures semblaient être acceptables à presque tous les pays parties à la négociation.

[Text]

Their particular content and the areas where what they did was most interesting was to establish a measure that would elicit an annual exchange of military information and which would allow random inspections to verify that information. These were proposals that the western countries had put on the table in the Stockholm negotiation but which had not been acceptable to the East. But it turns out that now, in quite different political circumstances and with the experience of the implementation of the Stockholm document, this kind of exchange, and indeed of verification, were acceptable to the East and generally speaking to the neutral and non-aligned countries as well. There were other measures proposed, which for the most part were simply improvements to the implementation of measures that had already been agreed on at Stockholm.

• 1225

The CSBM negotiation also produced a seminar early this year on military doctrine. You perhaps read about it in the newspapers. It was exciting in the sense that it was the first time the chiefs of staff of so many countries had gathered together to discuss their doctrine. Of the members of the two alliances I think 17 or 18 were represented by the chief of the general staff, and this was a very important occasion.

If you wish, we can discuss some of the other aspects of the military doctrine seminar a little later on, but it did result in the presentation of two new proposals from the western side just recently in the negotiations on CSBM, one being that there should be an annual exchange of information about military budgets and the other that there should be an annual meeting to discuss the implementation of the various confidence-building measures that are accepted. Both of these, as I suggested, really arose from the military doctrine seminar.

The eastern countries, in accepting in principle most of the proposals from the West, have also insisted there should be confidence-building measures relating to what are called "independent" air and naval activities; that is, air and naval activities that are not connected to activities taking place on land. In our view the mandate specifically excludes this kind of measure, but the pressure from the East to include something going beyond the mandate has been quite strong.

This is part of the reason why we have not yet reached any kind of final agreement on the confidence- and security-building measures. Another part of the reason is that it is very difficult to pin down exactly what is going to be acceptable to 35 countries whose military status and interests are obviously very different.

But there are other differences too. The confidence- and security-building measures negotiation, which in

[Translation]

Leur particularité et ce qui était le plus intéressant était qu'il était question d'établir une mesure qui permettrait un échange annuel d'informations militaires ainsi que des inspections au hasard pour vérifier ces informations. C'étaient là des propositions que les pays occidentaux avaient proposées aux négociations de Stockholm mais qui n'avaient pas alors été jugées acceptables par l'Est. Il se trouve qu'aujourd'hui, alors que les circonstances politiques sont tout à fait différentes et que l'on a l'expérience de la mise en oeuvre du document de Stockholm, ce genre d'échange, et même de mesure de vérification, semblent acceptables à l'Est et, de façon générale, aux pays neutres et non alignés aussi. D'autres mesures ont été proposées qui, pour la plupart, représentaient simplement des améliorations à la façon dont les mesures déjà acceptées à Stockholm étaient mises en oeuvre.

Les négociations sur les mesures de renforcement de la confiance et de la sécurité ont également donné lieu au début de l'année à un séminaire sur la doctrine militaire. Vous avez peut-être lu quelque chose à ce sujet dans les journaux. Le plus intéressant est que c'était la première fois que les chefs d'état-major d'autant de pays se réunissaient pour discuter de leur doctrine. Dix-sept ou 18 membres des deux alliances étaient représentés par leur chef d'état-major et ce fut donc un événement très important.

Si vous voulez, nous pourrions revenir un peu plus tard sur ce séminaire mais il a eu pour résultat que l'Ouest a présenté récemment aux négociations sur les mesures de renforcement de la confiance et de la sécurité de nouvelles propositions, l'une portant sur un échange annuel d'information sur les budgets militaires et l'autre sur une réunion annuelle à laquelle on discuterait de la mise en oeuvre des différentes mesures de renforcement de la confiance qui ont été acceptées. Je répète que ces deux propositions ont été faites après ce séminaire sur les doctrines militaires.

Les pays de l'Est, en donnant leur accord de principe à la plupart des propositions de l'Ouest, ont également insisté sur le fait qu'il devrait y avoir des mesures de renforcement de la confiance relativement à ce que l'on appelle les activités navales et aéroportées «indépendantes»; c'est-à-dire les activités navales et aéroportées qui ne sont pas liées aux activités se déroulant au sol. Nous estimons que le mandat exclut spécifiquement ce genre de mesure mais l'Est semble beaucoup tenir à ce que l'on dépasse en effet ce mandat.

Cela explique en partie pourquoi nous ne sommes pas parvenus à une entente finale sur les mesures de renforcement de la confiance et de la sécurité. Une autre explication est qu'il est très difficile de savoir exactement ce qui pourra être accepté par 35 pays dont la situation et les intérêts militaires sont évidemment très différents.

Il existe également d'autres différences. Les négociations sur les mesures de renforcement de la

[Texte]

Stockholm was certainly the leading ledge of multilateral arms control, has perhaps lost that position now to the other negotiation in Vienna, the CFE, simply because progress in the CFE has been so dramatic and so fast with the changes in eastern Europe and the new attitudes east European countries and the Soviet Union have shown evidence of in the last year or so.

One concluding point I would like to make about the CSBM negotiation in Vienna is that its very existence is itself a confidence-building measure. The fact that there is a body where 35 countries come together to discuss the building of confidence at the military level among them, quite apart from whatever document it may produce, does itself produce an increase in confidence and one could argue an increase in security too.

To turn to the other negotiation, the CFE, the negotiation on conventional armed forces in Europe, as you know, is taking place among 23 countries, the members of the two military alliances. Its zone of application is all of Europe from the Atlantic to the Urals. It therefore does not include the territory of Canada or the United States, or the territory of the Soviet Union beyond the Ural Mountains.

Its objectives, which were worked out at the mandate talks, which took nearly two years before the conference actually began, are to establish a secure and stable balance of conventional forces within this area at lower levels, the elimination of disparities that are prejudicial to stability and security within the area, and, as a high priority, the elimination of the capacity for launching a surprise attack and initiating large-scale offensive action.

The western countries worked out within NATO their proposals for the implementation of these objectives, which essentially were that there should be limitations put on three categories of weapons within this area. Those were main battle tanks, artillery and armoured troop carriers. In addition to overall limits, which would then be divided between the two alliances and further subdivided on a geographical basis, there was a proposal for what came to be called the sufficiency rule; that is, that no single country within the area of application—that is, within Europe—would be permitted to have more than 30% of the total number of any one of these armaments.

• 1230

There were other proposals limiting the numbers of stationed forces—that is, forces outside their national territory—I am sorry, not actually limiting the number of troops but limiting the armaments that these forces could have. And there were interlocking proposals for regional differentiation which would provide sublimits, the objective essentially of this being that it was a way to

[Traduction]

confiance et de la sécurité qui, à Stockholm, étaient certainement un élément important des négociations sur le contrôle multilatéral, sont peut-être maintenant moins importantes que celles qui se déroulent à Vienne, à savoir celles qui portent sur les réductions des forces conventionnelles en Europe, tout simplement parce que les progrès sont tellement énormes de ce côté et parce que les choses ont évolué tellement rapidement en Europe de l'Est, entraînant des changements d'attitude importants depuis environ un an dans les pays de l'Est et en Union soviétique.

Je voudrais conclure à propos de les négociations sur les mesures de renforcement de la confiance et de la sécurité à Vienne en disant que, par leur existence même, elles constituent une mesure de renforcement de la confiance. Le fait que 35 pays se réunissent ainsi pour discuter de renforcer la confiance mutuelle sur le plan militaire, quel que soit le document qui en résultera, est en soi favorable au renforcement de la confiance et, probablement, de la sécurité.

Je passe maintenant aux autres négociations, celles sur les réductions de forces conventionnelles en Europe, qui réunissent 23 pays, membres des deux alliances militaires. Leur zone d'application est toute l'Europe de l'Atlantique à l'Oural. Cela n'inclut donc pas le territoire du Canada ni des États-Unis ni les territoires de l'Union soviétique au-delà de l'Oural.

Leurs objectifs, qui ont été arrêtés lors des pourparlers sur le mandat, qui ont pris près de deux ans avant que ne puisse réellement débiter la conférence, sont d'établir un équilibre sûr et stable des forces conventionnelles dans cette zone et notamment d'éliminer les disparités préjudiciables à la stabilité et à la sécurité et, en priorité, d'éliminer la capacité de lancer une attaque surprise ou une action offensive à grande échelle.

Les pays de l'Ouest ont discuté au sein de l'OTAN de leurs propositions visant la mise en application de ces objectifs qui étaient essentiellement que l'on devrait limiter trois catégories d'armements dans cette zone. Il s'agissait des chars de combat, de l'artillerie et des véhicules blindés de transport de troupes. En plus des limites globales, qui seraient ensuite divisées entre les deux alliances et subdivisées sur une base géographique, on a proposé la règle de l'équilibre technique; c'est-à-dire qu'aucun pays ne pourrait avoir dans cette zone d'application, c'est-à-dire en Europe, plus de 30 p. 100 du nombre total de l'un ou l'autre de ces armements.

D'autres propositions ont été faites pour limiter le nombre de forces stationnées, c'est-à-dire de forces stationnées en dehors de leur territoire national, non, pardonnez-moi, non pas limitant le nombre de troupes mais le nombre d'armements que pourraient avoir ces forces. Il y avait également des propositions connexes touchant la différenciation régionale qui prévoyait des

[Text]

avoid concentrations of military equipment in any one area that could be used for launching a surprise attack.

There were also proposals for exchanges of information about military equipment and forces and their deployment. There were proposals for further stabilizing measures, particularly those on the storage of equipment that was within the ceilings but outside active units. And of course there were proposals for a number of verification measures. We can discuss those further. There was also a suggestion that there should be measures within the eventual agreement, which indeed was to be a treaty, which would commit countries not to take actions designed to circumvent the terms of the agreement.

The eastern countries had other proposals, and at the NATO summit at the end of May last year it was agreed that since the East had accepted the West's basis for negotiation, including the necessity for the sufficiency rule, which was one aspect we were not at all sure they would accept, but since they had and they wanted to negotiate about additional categories of armaments, NATO leaders agreed that we would include proposals on combat helicopters and on combat aircraft.

Further, in response to the East's desire to negotiate about the numbers of troops, we would agree to a limit on Soviet and American stationed forces, that is, forces outside the national territory of those two countries, but would not accept to negotiate overall about numbers of forces, the idea behind this being that when ceilings were imposed on armament systems, tanks, and artillery, and these were reduced, then it would be automatic that the troops manning these armaments would also be withdrawn and therefore the number of troops would be reduced, but that there was no need to try to put a ceiling on troop levels at this point. That was partly a decision resulting from the MBFR negotiations where we had spent a good many years trying to do just that without any real success.

There have been other proposals and there has been progress made in various ways. Perhaps I could quickly go through the present situation with respect to the negotiations regarding the equipment categories of what we are now calling treaty limited equipment.

Regarding tanks, and it is the most well known figure in the negotiation, the limitation proposed and generally accepted by the East was that there should be no more than 20,000 tanks on each side. That is an oversimplification, because it has gone back and forth, and the definition of "tanks" has changed quite a bit. It has turned out to be necessary for us—in order to meet the concern of the eastern countries to include light tanks, which were not part of the original western proposal—to combine the definitions of "tanks" and "armoured combat vehicles" and to list the categories of

[Translation]

limites secondaires, l'objectif étant essentiellement que cela permettait d'éviter les concentrations de matériel militaire dans une zone d'où l'on pourrait lancer une attaque surprise.

On a également fait des propositions sur l'échange d'information au sujet du matériel militaire et des forces ainsi que de leur déploiement. D'autres propositions touchaient des mesures de stabilisation, en particulier pour le stockage de matériel qui, tout en ne dépassant pas les plafonds, n'était pas utilisé par les unités actives. Évidemment, il y a aussi eu des propositions touchant un certain nombre de mesures de vérification. Nous pouvons en rediscuter. On a également dit que l'on devait prévoir dans l'accord éventuel certaines mesures qui obligeraient les pays à s'engager à ne pas violer celui-ci.

Les pays de l'Est avaient d'autres propositions et, au sommet de l'OTAN, à la fin mai 1989, il fut convenu qu'étant donné que l'Est avait accepté la base de négociations de l'Ouest, notamment la nécessité d'adopter la règle d'équilibre technique, qui était un aspect que nous n'étions pas du tout certains qu'ils acceptent, puisqu'ils voulaient négocier d'autres catégories d'armement, nous serions prêts à inclure des propositions sur les hélicoptères et les avions de combat.

En outre, l'Est souhaitant négocier le nombre de troupes, nous conviendrions de limiter les forces soviétiques et américaines stationnées à l'étranger, c'est-à-dire en dehors de leur territoire nationaux, mais nous n'accepterions pas de négocier des limites globales car si l'on imposait des plafonds aux systèmes d'armements, aux chars et à l'artillerie, et que ceux-ci étaient abaissés, il s'ensuivrait automatiquement que les troupes nécessaires au maniement de ces armements seraient également retirées et qu'ainsi le nombre de troupes serait réduit d'autant et qu'il n'est donc pas nécessaire d'essayer de plafonner pour le moment les troupes. C'est une décision qui résultait partiellement des négociations sur la réduction mutuelle et équilibrée des forces, alors que nous avons passé pas mal d'années à essayer de le faire sans que cela ne donne véritablement de résultats.

D'autres propositions ont été faites et d'autres progrès ont été réalisés à divers égards. Peut-être pourrais-je passer rapidement en revue la situation actuelle en ce qui concerne les négociations touchant les catégories de matériel de ce que nous appelons maintenant le matériel limité par traité.

A propos des chars, et c'est le chiffre le plus connu des négociations, la limitation proposée et généralement acceptée par l'Est est qu'il ne devrait y avoir plus de 20,000 chars de part et d'autre. C'est évidemment trop simplifier des choses puisque les chiffres ont changé et que la définition de «chars» a également évolué. Pour satisfaire les pays de l'Est, qui voulaient inclure les chars légers, qui ne faisaient pas partie de la proposition initiale des pays de l'Ouest, nous avons dû combiner les définitions de «chars» et «véhicules de combat blindés», et établir une liste des catégories qui satisfera les deux côtés.

[Texte]

what is going to be included in a way that I think is quite satisfactory now to both sides. There is still not final agreement on the numbers other than the numbers of battle tanks.

[Traduction]

On n'est toujours pas arrivé à s'entendre d'une manière définitive sur les quantités, si ce n'est sur le nombre de chars de combat.

• 1235

With regard to "artillery", an agreed definition has been worked out but there is still a difference in terms of the numbers to be used for the overall ceilings. On "helicopters", it has taken a long time to work out a satisfactory definition because helicopters are one of the very few items of military equipment that also have civilian uses. There are not, after all, many civilian tanks but there are civilian helicopters, and the need for defining helicopters to be limited under this treaty in a way that gets essentially at those that are designed and built for military purposes—that is, for combat purposes—has taken us some time. As I say, I think we are now fairly close to that kind of definition.

"Combat aircraft" remains a considerable problem. The western proposal initially was that all combat aircraft should be limited. The eastern response, really the Soviet response, was that they were prepared to put limitations on aircraft—it had in fact been their suggestion in the first place—but they needed to make a distinction between "combat aircraft" and "defence aircraft"—that is, interceptors, which they saw as necessary for their strategic defence. Their argument was that after all the United States has its strategic defence in the United States. That is not in the territory we are discussing. The Soviet defence is in the territory we are discussing and we need to have aircraft for strategic defence that will not be limited by this agreement.

We have now worked out, I think, the beginnings of a solution where there will be a distinction made between aircraft for these two purposes but we have not reached numbers that will allow to say we have solved the aircraft problem yet. Indeed we can see that it is a very difficult problem within the Soviet Union for them to come to a solution that will be satisfactory to us. This may still take some time. Again, this is one of the items, if you wish, we can discuss further.

In the other areas, we have recently tabled a protocol that is an addition to the treaty on how to conduct the inspections that will be necessary to verify the information under the treaty. We have agreed on how to define and establish storage depots for treaty-limited equipment that will be put into storage rather than in active units but that will still fit under the overall ceilings.

The questions of regional differentiation and sublimits are subject of an understanding, which solves the issues in principle without in fact reaching a detailed understanding in part because this is a very difficult

Au sujet de l'artillerie, on s'est entendu sur une définition, mais toujours pas sur leur nombre limite. Pour ce qui est des hélicoptères, il a fallu bien du temps pour arriver à une définition satisfaisante parce que les hélicoptères sont l'une des très rares pièces de matériel militaire qui sont aussi utilisées à des fins civiles. Il n'y a pas tellement de chars civils, après tout, mais il existe des hélicoptères civils, et la nécessité, dans le cadre de ce traité, d'arriver à définir les hélicoptères qui ne sont destinées qu'à des fins militaires—à des fins de combat—nous a demandé du temps. Nous sommes sur le point d'aboutir à une définition satisfaisante.

Les avions de combat demeurent une difficulté considérable. A l'origine, la proposition des pays de l'Ouest voulait que le nombre de tous les avions de combat soit limité. Les pays de l'Est, en réalité l'Union Soviétique, ont répondu qu'ils étaient disposés à limiter le nombre des avions—c'était eux qui l'avaient d'ailleurs proposé en premier—mais ils voulaient faire une distinction entre les avions de combat et les avions de défense—c'est-à-dire, les intercepteurs, qu'ils voyaient comme une nécessité dans le contexte de leur défense stratégique. Ils faisaient valoir qu'après tout, les États-Unis possédaient leurs dispositifs de défense stratégique sur leur territoire. Ce n'est pas celui qui nous intéresse. La défense soviétique est pour sa part installée dans le territoire qui nous intéresse, et nous avons besoin, pour des fins de défense stratégique, d'un nombre suffisant d'avions qui ne sera pas limité par cet accord.

Nous sommes parvenus à élaborer, je pense, un début de solution qui nous permettra de faire la distinction entre les avions de combat et les avions de défense, mais pour ce qui est de leur quantité, nous ne pouvons pas encore dire que nous avons réglé le problème que représentent les avions. Nous sommes à même de constater que l'Union Soviétique éprouve beaucoup de difficultés à trouver une solution à cet égard. Il faudra peut-être attendre encore un certain temps. C'est un autre aspect dont nous pourrions discuter encore plus en profondeur, si vous le désirez.

Nous avons dernièrement déposé un protocole qui vient s'ajouter au traité concernant les inspections qui seront nécessaires pour vérifier le respect du traité. Nous nous sommes entendus sur la façon de définir et d'établir des dépôts pour le matériel limité par le traité qui sera entreposé, mais qui comptera toujours dans les limites générales.

Les questions de différenciation et de sous-limite régionale sont sujettes à une entente qui vise à résoudre les difficultés en principe sans aller dans les détails, en partie parce que c'est une question très difficile, compte

[Text]

question, given the nature of the political changes at present in eastern Europe. It has been set aside to be solved at a later date before the treaty is signed but with the outlines of an understanding fairly clear.

Regarding things that are still to come, I would make the point here that almost all of the serious proposals that are being negotiated have come from proposals from the western countries. We are still waiting to put on the table in Vienna proposals regarding destruction. Part of our position adopted at the NATO summit in May last year was that items withdrawn because they are in excess of the ceilings will have to be destroyed. Therefore a protocol on how they will be destroyed and what kind of inspection this will be subject to will be part of our proposal. This is still to come. It is nearly finished now in NATO, I believe, and it should be put on the table in Vienna fairly soon.

Other proposals regarding the exchange of information, particularly regarding verification questions, both on-site inspection and aerial inspection, have also to be worked out within the alliance but should be put on the negotiating table very soon. Overall, let me say that I think it is quite clear now to the negotiators that if matters proceed in the way they have been proceeding over the past few months, an agreement can be reached this year. As you know, there is a political commitment among the leaders of all of the countries concerned now that there should be an agreement on CFE by the end of this year. As a negotiator, I certainly think this is possible.

• 1240

It is never wise to predict the outcome of a negotiation because it depends on so many factors. If one country decides to change its mind from the direction in which it is presently inclined, that can hold things up for a very long time. Without actually predicting, I think it is safe to say we are in a position now where we can reach an agreement by the end of this year.

One of the more difficult questions, as you will recall, was the question of limits on stationed troops. The Soviet and American numbers were agreed to when Mr. Baker and Mr. Shevardnadze were here less than three weeks ago at the Open Skies conference, and that was a tremendous boost to the negotiations in Vienna.

Let me pose a couple of questions that we are facing in Vienna, not questions of detail about the negotiations but questions that are of a rather more political nature, which I expect have occurred to anyone who is really looking at the negotiations and what we are doing. We are often asked, for example, why do you not just sit back and watch? What is the purpose of an arms control agreement in a changed world where it seems fairly evident that the Warsaw Pact is falling apart? Some of the countries in

[Translation]

tenu des changements politiques dont nous sommes témoins à l'heure actuelle dans les pays de l'Europe de l'est. C'est une question que l'on entend régler avant la signature du traité, mais les grandes lignes à cet égard sont déjà passablement définies.

Pour ce qui est des propositions à venir, je voudrais faire remarquer ici que la plupart de celles que l'on pourrait considérer comme sérieuses et qui font l'objet de négociations à l'heure actuelle proviennent des pays de l'Ouest. Nous attendons encore le moment de déposer des propositions à Vienne au sujet de la destruction. Au sommet de l'Otan, en mai dernier, la position que nous avons adoptée voulait en partie que le matériel dépassant les limites fixées soit détruit. Par conséquent, nous proposerons donc, entre autre, un protocole sur la façon de détruire ce matériel et sur le genre d'inspection que cela requerra. Cette proposition est presque prête pour les pays de l'OTAN, et nous la déposerons à Vienne d'ici peu.

Au sein de l'Alliance, il faudra aussi élaborer et déposer d'ici peu d'autres propositions au sujet des échanges de renseignements, notamment en ce qui a trait à la vérification, tant aux inspections sur les lieux qu'aux inspections aériennes. Dans l'ensemble, je peux dire que les négociateurs sont convaincus que si les discussions continuent de progresser au même rythme qu'au cours des quelques derniers mois, un accord pourra être conclu au cours de l'année. Comme vous le savez, les dirigeants de tous les pays intéressés se sont engagés politiquement à ce qu'un accord intervienne cette année au sujet des forces conventionnelles en Europe. En tant que négociateur, je pense que c'est réalisable.

Il n'est jamais sage de prédire les résultats de négociations parce qu'il y a tellement de facteurs qui interviennent. Si un pays décide de changer d'orientation, cela peut immobiliser les choses pendant très longtemps. Sans vraiment chercher à faire des prédictions, je pense que l'on peut avancer, sans trop de chances de se tromper, que les possibilités que nous arrivions à un accord d'ici la fin de l'année sont très bonnes.

L'une des questions les plus difficiles, comme vous vous en souviendrez, avait trait aux limites à imposer aux effectifs. Les Américains et les Soviétiques s'étaient entendus là-dessus lorsque M. Baker et M. Chevardnadze sont venus participer à la conférence Ciel ouvert il y a moins de trois semaines, et cela a donné énormément d'élan aux négociations entreprises à Vienne.

Voici une ou deux questions auxquelles nous faisons face à Vienne, pas tellement des questions de détail au sujet des négociations, mais plutôt des questions à caractère politique que se sera déjà posé, je suppose, quiconque s'intéresse vraiment aux négociations et à ce que nous faisons. On nous demande souvent, par exemple, pourquoi nous ne nous contentons pas tout simplement d'observer ce qui se passe. Quel est l'utilité d'un accord sur le contrôle des armements dans un

[Texte]

eastern Europe have requested the Soviet Union to withdraw its forces from their territory and the Soviet Union has agreed to do so. We find it very hard to see any threat any more coming from the east. All that is true, and it is an option.

I think our concern as arms control negotiators, and the concern expressed by governments that are members of NATO, is that it is important to continue and conclude the negotiations for two reasons. One is that without negotiating agreed limits on armaments, there is nothing to prevent a country from unilaterally reducing its numbers one day, only to increase its numbers another day. An agreement would prevent that from happening.

The other reason is that the system of verification and inspection that an agreement or the nature of the CFE treaty we foresee would set up, would be an asset for years into the future. It would allow us, or indeed anyone, the right to inspect what is going on in the military sense in the countries of eastern Europe that we have considered to be a threat for such a long time. The military capability, particularly in the Soviet Union, will still continue to exist for some time. It will take a long time for the numbers of armaments to be destroyed, and even after that the numbers will remain very high. So a system of verification and inspection will be a very important asset ensuring security and stability for a good many years to come.

Another question might be whether we need to have a continuing arms control forum. If CFE as a negotiation tool reaches an agreement this year, should it continue? Should there be a CFE-2, as it is called? The same kind of question arises with regard to the negotiation on confidence- and security-building measures: how long should it continue? It is connected to the CSCE. There will be a summit meeting of CSCE members before the end of this year—at least that is to be anticipated—and two years from now, in March 1992, the next of the regular follow-up meetings of the CSCE will take place in Helsinki.

• 1245

I would think that by that point—that is, March 1992—the nature of arms control negotiations will certainly have changed and that some way will have to be found within the CSCE for more serious discussions of security-related problems than the CSCE has undertaken. What I mean is some way will have to be found to continue the negotiations about reductions, perhaps not immediately, but certainly a system that envisages this should be put into place in some way.

This raises questions of how the CSCE operates, which has always been on the basis of consensus, but some of its

[Traduction]

monde où il semble assez évident que le Pacte de Varsovie se désagrège? Il y a un certain nombre de pays de l'Est qui ont demandé à l'Union soviétique de retirer ses troupes de leur territoire, et celle-ci a accepté de le faire. On a peine à imaginer d'où peut venir la menace maintenant de la part des pays de l'Est. Tout cela est vrai, et c'est une possibilité.

En tant que négociateur sur le contrôle des armements, et pour les gouvernements faisant partie de l'OTAN, il est important de poursuivre et d'achever les négociations pour deux raisons. Premièrement, sans accord sur les limites imposées aux armements, rien n'empêcherait un pays de réduire unilatéralement ses armements un jour, pour les augmenter ensuite quelque temps plus tard. Un accord empêcherait que cela se produise.

Deuxièmement, le processus de vérification et d'inspection qu'un accord comme le Traité sur les forces conventionnelles en Europe établirait, constituerait un avantage dont nous pourrions profiter dans les années à venir. Il nous permettrait, à nous ou à d'autres, par exemple, d'examiner ce qui se passe, sur le plan militaire, dans les pays de l'est de l'Europe que nous avons considéré comme une menace pendant si longtemps. La capacité militaire, notamment en Union soviétique, continuera d'exister pendant encore un certain temps. Il faudra compter encore bien du temps avant que les armements ne soient détruits, et même quand ce sera fait, il y en aura encore beaucoup. Un processus de vérification et d'inspection sera donc un instrument des plus importants pour assurer la sécurité et la stabilité à long terme.

A-t-on encore besoin d'une tribune pour le contrôle des armements? C'est peut-être une autre question que l'on pourrait aussi se poser. Si les négociations au sujet des forces conventionnelles en Europe aboutissent à un accord cette année, devraient-elles continuer? Devrait-il y avoir une deuxième ronde de négociations? Le même genre de questions se pose au sujet des négociations sur les mesures de confiance et de sécurité. Combien de temps devraient-elles durer encore? Cette question est liée à la CSCE. Il y aura une rencontre au sommet des membres de la CSCE avant la fin de l'année—c'est à tout le moins ce à quoi on peut s'attendre—et dans deux ans, en mars 1992, les réunions de suivi régulières de la CSCE auront lieu à Helsinki.

Je suppose qu'à ce moment-là—en mars 1992—le caractère des négociations sur le contrôle des armements aura changé, et que la CSCE devra trouver le moyen de discuter de façon encore plus sérieuse qu'elle ne l'a fait jusqu'à maintenant des difficultés liées aux questions de sécurité. Ce que je veux dire, c'est qu'il faudra trouver le moyen de continuer les négociations au sujet des réductions, peut-être pas immédiatement, mais dans un délai plus ou moins rapproché.

Cela soulève la question de la façon dont fonctionne la CSCE, qui a toujours été par voie de consensus, mais

[Text]

members have very little interest in military reductions questions and so perhaps some way can be found to negotiate among more than 23 but fewer than 35.

Another question really—and this is one that I will conclude with—is how we adapt the negotiation that was set on its way a year ago to the very different political circumstances in Europe today. The negotiation we are working on is a negotiation that gives certain responsibilities to each alliance. It is not called an alliance in the treaty text as it is being drafted, but to two groups of countries, and the groups are listed and the list comprises the members of the alliances.

In terms of the overall ceilings on armaments, for example, it is these groups of countries—that is, the alliances—that are responsible for seeing that the limits are not exceeded. It is not envisaged at this point that there will be responsibilities on individual countries or that ceilings will be put on individual countries. There are several other places in the draft of the treaty where the same kind of responsibility is given to these groups; that is, to alliances.

Is it reasonable of us to sign at the end of 1990 a treaty that gives responsibilities to the Warsaw Pact when it is not entirely sure that the Warsaw Pact is going to exist in any formal or organized way, and when during the course of the next few months we are very likely to see new governments elected in eastern European countries, elected in some cases for the very first time with an opportunity to express a national will, to suggest to them that it is in everybody's interests that they should remain a member of a pact with the Soviet Union that may be indeed quite unpopular in their countries? So there is this aspect of it: should we in some way rethink the way this agreement is structured?

The other question related to developments in eastern Europe of course is how we handle within the terms of this eventual treaty a reunified Germany. Does the new Germany count on both sides? Does it count on only one side? How do you count it if it is only on one side? Is the new Germany going to be a member of NATO with Soviet forces stationed in some of its territory? That is a pretty unusual concept and it does not really fit very easily into the kind of treaty we are designing at present. There are no answers to these questions yet. These are really just questions that are of concern to some of the delegations that are in Vienna and trying to grapple with political circumstances that have changed the nature of the work we are doing although they have not changed the objective.

I will stop there, and if there are questions then we will certainly be glad to try to answer.

The Chairman: You need not preface that by saying "if there are questions".

[Translation]

certain de ses membres n'ont que très peu d'intérêt pour tout ce qui a trait aux réductions de la capacité militaire, et l'on pourrait peut-être trouver un moyen de négocier avec plus de 23 intervenants, mais moins de 35.

Une autre question qui se pose—et je terminerai là-dessus—c'est comment adapter des négociations entreprises il y a un an à la situation politique tout à fait différente qui prévaut maintenant en Europe. Dans le cadre des négociations que nous avons menées, chacune des alliances a un certain nombre de responsabilités. Il ne s'agit pas d'alliance dans le traité, mais de deux groupes de pays, et il y a donc deux listes des membres des alliances.

Au sujet des limites fixées en ce qui a trait aux armements, par exemple, ce sont ces groupes de pays—les alliances—qui ont la responsabilité de veiller à ce que les limites ne soient pas dépassées. On n'envisage pas pour l'instant d'attribuer de responsabilités ou de limites à des pays particuliers. Il y a plusieurs endroits dans le traité où le même genre de responsabilité est confié à ces groupes, c'est-à-dire aux alliances.

Est-il raisonnable de notre part de signer à la fin de 1990, un traité qui donne des responsabilités aux pays du Pacte de Varsovie quand on ne peut vraiment compter que le Pacte de Varsovie existera encore d'une manière officielle ou organisée, et quand, au cours des quelques mois qui viennent, nous risquons de voir de nouveaux gouvernements élus dans des pays de l'Est, et dans certains cas pour la première fois, est-il raisonnable de laisser entendre qu'ils ont tout intérêt à demeurer membres d'un pacte avec l'Union soviétique qui n'est peut-être pas tellement populaire? Il y a donc cet aspect à considérer. Devrions-nous repenser, en quelque sorte, la façon dont cet accord est structuré?

L'autre question qui se pose au sujet des événements en Europe de l'Est concerne, évidemment, la façon de considérer une Allemagne réunifiée dans le contexte de ce traité éventuel. La nouvelle Allemagne doit-elle être considérée comme faisant partie des deux côtés? Compte-t-elle uniquement d'un côté? Comment procède-t-on, alors, le cas échéant? La nouvelle Allemagne sera-t-elle un pays membre de l'OTAN où il y aura des forces soviétiques qui seront stationnées dans certaines parties de son territoire? C'est une notion plutôt inhabituelle, qui s'inscrit plutôt difficilement dans le genre de traité que nous établissons à l'heure actuelle. Nous n'avons pas encore trouvé de réponse à ces questions. Ce ne sont en réalité que des questions qui préoccupent quelques délégations qui sont à Vienne et qui tentent de composer avec les événements politiques qui ont modifié le caractère du travail que nous accomplissons, bien qu'il n'en aient pas modifié l'objectif.

Je vais m'arrêter ici, et s'il y a des questions, nous y répondrons volontiers.

Le président: Vous n'aviez pas besoin de dire «s'il y a des questions».

[Texte]

It is appropriate for me, now that more members are here, to pay special thanks for the fact that Ambassador Peel is here for a short period of time back in Canada, approximately a week. He has made himself available at a time that is perhaps unusual for Members of Parliament, on a Wednesday at noon, but it is my understanding that we have him with us from 1.15 p.m. to 1.30 p.m., something in that nature. With that in mind, I will ask members to be as succinct as they can, and perhaps even in responses we might be that way.

• 1250

Mr. Blackburn (Brant): Mr. Chairman, I too would like to thank Ambassador Peel for coming here today and giving us an excellent overview of his work in Vienna.

Where are we as a country going in Europe? This may be a difficult question to answer, but I would like your thoughts on it. Coming out of World War II we had a place in the various fora of Europe. We were a distinguished partner of NATO for some 40 years. We have had troops in Europe during that time. That has allowed us to sit at the table at the CFE right now, and possibly it has had something to do with our being a member of the CSCE. As we begin to wind down the Cold War in a more formalized way at the CFE, do you see a continuing role for Canada actively participating in Europe and European affairs? I am speaking of such areas as verification, on-site inspection, over-flights, and so on.

I personally have very real doubts we will be asked to continue in Europe for very much longer. I think Europe is becoming so seized of its own importance, it is so wrapped up with 1992, the German unification issue, the whole problem of eastern Europe and how to integrate it into western Europe, into the economies... I have a fear—a personal fear, not necessarily a party fear—we are going to be slowly edged out of where the action is in Europe. I think the United States is going to be edged out too, perhaps not as quickly.

I do not know if you agree with any of my concerns or if you can answer. Where do we go from here, in your opinion? You are where the action is right now.

Mr. Peel: It is not an easy question, and I am not sure of the extent to which I am able to give you personal opinions in this setting. I think the possibility of a continuing role in Europe is there if Canadian governments choose to take it. It may indeed change, and I think you are right in the sense that our military role in Europe inevitably will change, simply because the military situation in Europe is changing so dramatically, and very likely will continue to change.

[Traduction]

Maintenant que nous sommes plus nombreux, je pense qu'il y aurait lieu que je remercie spécialement l'ambassadeur Peel d'être venu nous rencontrer au cours de son bref séjour au Canada, d'environ une semaine, je pense. C'est peut-être une heure plutôt inhabituelle pour les députés, mais M. Peel a pu se libérer un mercredi midi. Je pense qu'il sera avec nous de 13 h 15 à 13 h 30, ou quelque chose de ce genre. Ceci dit, je demanderais aux membres du Comité d'être aussi brefs que possible dans leurs questions, en espérant que les réponses le seront aussi.

M. Blackburn (Brant): Monsieur le président, je voudrais remercier moi aussi l'ambassadeur Peel d'être venu nous rencontrer aujourd'hui de l'excellent survol qu'il a fait de son travail à Vienne.

Qu'allons-nous faire, maintenant, en Europe? C'est peut-être une question à laquelle il est difficile de répondre, mais je voudrais néanmoins savoir ce que vous en pensez. Après la deuxième guerre mondiale, nous avons un rôle à jouer en Europe. Nous faisons partie de l'OTAN depuis environ 40 ans. Nous avons eu des troupes en Europe pendant tout ce temps. C'est ce qui nous permet de participer aux négociations sur les forces conventionnelles en Europe à l'heure actuelle, et c'est peut-être aussi à cela que nous devons d'être membre de la CSCE. Avec la guerre froide qui s'achève, voyez-vous encore un rôle pour le Canada en Europe et dans les affaires européennes. J'entends ici dans les activités de vérification, d'inspection sur les lieux, d'inspections aériennes par exemple.

Je doute vraiment qu'on nous demande de rester encore bien longtemps en Europe. Je pense que l'Europe devient tellement préoccupée par sa propre importance, qu'elle est tellement préoccupée par 1992, la question de l'unification de l'Allemagne, le problème de l'Europe de l'Est et de l'intégration de l'économie de l'Europe de l'Ouest... J'ai bien peur—c'est une crainte personnelle qui n'est pas forcément partagée par mon parti—qu'on va progressivement nous écarter du centre de l'activité en Europe. Je pense que les États-Unis vont aussi subir le même sort, quoique peut-être pas aussi rapidement.

Etes-vous d'accord avec moi? Partagez-vous mes inquiétudes? Que faisons-nous à partir de maintenant? Vous êtes bien placé pour le dire, puisque vous êtes dans le feu de l'action.

M. Peel: Ce n'est pas une question facile, et je ne sais si je peux me permettre d'exprimer des opinions personnelles dans cet environnement. Je pense que le Canada a encore sa place en Europe si les gouvernements canadiens décident de la prendre. Notre rôle changera peut-être, en effet, et je pense que vous avez raison de dire que notre rôle militaire changera inévitablement en Europe, et ce, tout simplement parce que la situation militaire évolue d'une manière très radicale en Europe et risque fort de continuer ainsi.

[Text]

I think we will for a time yet continue to have, in the context of the negotiations for which I am responsible, a military role, if only in terms of our contribution to verification. That will be a role that is in a sense independent of any other military contribution we might be making in Europe, and a role for which Canada has no need to beg for a place. We are acknowledged within our alliance as knowing quite a lot about verification, both in methods and in operations.

So within the context of what I am doing it is fairly clear that we will be able to continue in Europe for as long as this kind of operation is necessary, and in view of the numbers of troops and weapons that are likely to remain in Europe in the foreseeable future, verification of compliance with limitations on them and of information exchanged is going to be a role for some time.

It is difficult for me in my present job to answer in the broader sense. As I say, the nature of Europe is certainly changing and the nature of Canada's role is bound to change. Restricting myself again to my own rather narrow area, even in those changes there is a considerable opportunity for us to continue to play a role if we want to do so.

• 1255

Mr. Blackburn: It seems to me, though, that the logic behind all of this is sort of starting to disappear, and it is a rather happy kind of situation. First of all, we were in Europe because of wars, the First World War but more particularly the Second World War—there politically, I mean, diplomatically—and then of course the Cold War. Now as the Cold War is winding down—at least we assume it is winding down, it looks as if it is winding down—I wonder whether there is any political relevance for our being there once the CFE is wrapped up, once it is signed.

I go to Europe fairly often, and my feeling in talking to European politicians is that they like us and we are not a threat to them in any sense, militarily or economically, but they think that we belong here in North America, that we are part of the North American dimension, that we are a continental country here in North America. In fact, they often refer to us as Americans, but then they say “North Americans”.

I just wonder whether or not we should be looking for different emphases in our foreign policy now that it appears that we may not be needed any more in Europe, and indeed they may not think that we are relevant, particularly when the economy of Europe is probably on the threshold right now, over the next ten years, of really becoming extremely dynamic and powerful. Do we have a relevance there? I guess it is a difficult question to answer. Maybe there is no answer at this point.

[Translation]

Dans le contexte des négociations dont je suis responsable, je pense que nous aurons encore pendant un certain temps un rôle militaire à jouer, ne serait-ce que sur le plan de notre contribution aux opérations de vérification. Ce sera, en quelque sorte, un rôle indépendant de toute autre contribution militaire possible en Europe, et un rôle pour lequel le Canada n'aura pas à quémander. Au sein de notre alliance, nous avons la réputation d'être compétents en matière de vérification, tant pour ce qui est des méthodes que des opérations.

Donc, dans le contexte de mes responsabilités, il est assez clair que nous aurons toujours un rôle à jouer en Europe tant et aussi longtemps que ce genre d'opérations sera nécessaire et compte tenu des effectifs et des armes qui risquent de demeurer en Europe dans un avenir prévisible. La vérification du respect des limites établies et des renseignements échangés conservera son importance pendant encore un certain temps.

Compte tenu de mes responsabilités, il m'est difficile de répondre d'une manière plus générale. Le caractère de l'Europe est en transformation, et le rôle du Canada devra être ajusté à ces changements. Si je me limite encore à mon champ d'intérêt, je dois dire que même ces changements nous offrent de très bonnes possibilités de continuer à jouer un rôle en Europe si nous le désirons.

M. Blackburn: J'ai toutefois l'impression que la logique de notre engagement commence à s'estomper un peu, et cela me paraît plutôt réjouissant. Premièrement, si nous avons joué un rôle en Europe, c'est à cause des guerres, de la Première Guerre mondiale, mais plus particulièrement de la Deuxième Guerre mondiale—j'entends, un rôle sur la plan politique, diplomatique—et, évidemment, en raison de la guerre froide. Aujourd'hui, avec la guerre froide qui s'achève—c'est ce que l'on peut supposer, en tout cas, selon toute apparence—je me demande si notre présence sera toujours justifiée, sur le plan politique, une fois que l'on aura signé le traité sur les forces conventionnelles en Europe.

Je vais en Europe assez souvent, et lorsque je discute avec des politiciens européens, j'ai l'impression qu'ils nous aiment bien et qu'ils ne nous perçoivent pas comme une menace, sur le plan militaire ou économique, mais qu'ils pensent toutefois que notre place est en Amérique du Nord et que nous faisons partie du continent nord-américain. En fait, ils nous appellent souvent des Américains, mais ils précisent ensuite en disant «Nord-Américains».

Je me demande si nous ne ferions pas bien de réorienter notre politique étrangère, sachant maintenant qu'on n'a désormais peut-être plus besoin de nous en Europe, et on peut peut-être même penser que notre présence n'est plus justifiée, particulièrement lorsque l'économie de l'Europe est probablement à la veille de devenir extrêmement dynamique et puissante au cours des dix prochaines années. Notre présence est-elle encore justifiée en Europe? C'est peut-être une question à

[Texte]

Mr. Peel: I am not at all sure that there is an answer I can give you in any case, Mr. Blackburn.

It is interesting that within the context of arms control, security measures, related indeed to the rather broader picture that the CSCE provides for us—because of course it is interested in areas beyond security questions and has responsibilities and has made major contributions in the area of human contacts as well as in economic questions—there does not seem to be anyone questioning the relevance of Canada. We have certainly had suggestions in that context that the new Europe will extend from Vladivostok to Vancouver the long way around. That is a pretty good enlargement of what we think of as Europe, but nonetheless it obviously includes the two North American countries and the whole extent of the Soviet Union.

As I said, the role is there for us. It may be a different one. It may be difficult for us, but if governments choose to take that role then I think the possibilities exist.

M. Marc Ferland (député de Portneuf): Ma première question s'adresse à l'ambassadeur. Compte tenu des négociations qui se déroulent présentement, est-il réaliste de croire que dans très peu de temps, on pourra rapatrier à tout le moins les troupes terrestres d'Europe et ne laisser sur place que les escadrilles de F-18?

Ma deuxième question s'adresse au colonel. Est-ce que le citoyen canadien moyen n'aura pas tendance à interpréter ces négociations comme étant la réponse au fait que nous n'avons plus besoin d'investir dans les Forces armées canadiennes et que nous devrions mettre un terme dès maintenant au programme de modernisation de nos forces terrestres?

Mr. Peel: Votre première question est une question de politique du gouvernement à laquelle je ne suis pas en mesure de répondre.

• 1300

Dans nos négociations, on ne parle pas des troupes canadiennes ou des autres troupes, sauf de celles des Américains en Europe. En ma qualité de chef de la délégation canadienne, c'est une question à laquelle je ne peux pas répondre.

Colonel William McGill (conseiller militaire): Je crois que M. Ferland connaît beaucoup mieux que moi l'attitude du Canadien moyen face à cette question. Quant à la modernisation de ce que nous avons en Europe, il serait peut-être utile de signaler tout d'abord qu'avec ce traité, nous ne pourrions peut-être qu'égaliser le nombre total d'armements des deux côtés. Si nous réussissons à faire quelque chose, à conclure un accord avec l'Union soviétique surtout et avec le Pacte de Varsovie en ce qui concerne les équipements, nous nous retrouverons face à un danger qui sera d'environ 50 p. 100 du danger actuel.

[Traduction]

laquelle il est difficile de répondre. Il est peut-être encore trop tôt pour y répondre.

M. Peel: Je ne sais pas du tout si je peux vous donner une réponse satisfaisante, monsieur Blackburn.

Il est intéressant de noter que, dans le contexte du contrôle des armements et des mesures de sécurité intervenant dans le contexte plus large que nous offre la CSCE—parce que ses intérêts vont évidemment au-delà des questions de sécurité, et elle a des responsabilités autant en ce qui a trait aux contacts humains qu'en matière économique—personne ne semble mettre en doute le rôle du Canada. On a dit, dans ce contexte, que la nouvelle Europe allait s'étendre de Vladivostok à Vancouver, tout autour du monde. C'est une Europe beaucoup plus vaste que celle que l'on connaît, mais quoi qu'il en soit, elle inclut évidemment dans son territoire les deux pays de l'Amérique du Nord et toute l'Union soviétique.

Comme je le disais, nous pouvons encore y jouer un rôle. Il sera peut-être différent de ce qu'il était. Ce sera peut-être difficile, mais si les gouvernements décident de jouer ce rôle, les possibilités sont là.

Mr. Marc Ferland (Portneuf): My first question is for the ambassador. Given the negotiations that are under way, is it realistic to believe that, in a very short time, we will be able to bring back at least the land troops that are in Europe and leave only the F-18 squadrons over there?

My second question is for the Colonel. Is there a risk that the average Canadian citizen will consider these negotiations as the answer to the fact that we do not have to invest anymore in the Canadian armed forces and that we should put an end immediately to the program of modernization of our land forces?

Mr. Peel: Your first question is a question of government policy to which I cannot answer.

In our negotiations, we do not refer to Canadian troops or the troops of other countries, with the exception of American troops in Europe. As head of the Canadian delegation, I cannot answer that question.

Colonel William McGill (Military Adviser): I think that Mr. Ferland is more aware than I am of the attitude of the average Canadian to this issue. As regards modernizing our equipment in Europe, it should be noted that under this treaty, we may only achieve parity in the number of weapons on both sides. If we manage to reach an agreement with the Soviet Union, and particularly the Warsaw Pact with respect to equipment, we would then reduce the current level of danger by 50%. We are going to ask them to reduce what they have by only 50%. So, there will still be 20,000 tanks on the other

[Text]

Nous allons leur demander de réduire ce qu'ils ont de seulement 50 p. 100. Alors, il leur restera 20,000 chars de l'autre côté, en Europe. Je suis certain que la menace viendra encore de là.

Les Soviétiques seuls auront droit à 12,000 chars. Il faut se demander si cela représentera une menace pour l'Ouest. Je suis sûr que ce sera le cas. Si les Soviétiques détruisent tout ce qu'ils ont au-delà de 20,000, ils détruiront seulement les chars désuets. Le problème, c'est qu'il leur restera 20,000 chars des plus modernes. Je ne suis même pas certain qu'ils pourraient avancer avec leurs T-54 et T-55. Je ne sais pas combien de ces chars pourraient être fonctionnels en cas de guerre.

Je ne sais pas à quel point la menace actuelle sera réduite. Nous allons réduire nos forces de l'OTAN d'environ 12 p. 100. Telle est la différence entre ce qu'ils ont et ce que nous avons.

En tant que militaire professionnel, je crois que la menace sera changée mais ne disparaîtra pas. Je ne sais pas si les citoyens canadiens verront cela du même oeil, mais j'espère qu'ils ne croiront pas que la menace est disparue.

Mr. Fontana (London East): Let me take the opportunity to thank Ambassador Peel for his very good report. Not only did he answer an awful lot of questions but he even asked some of the questions that we wanted to ask. I applaud him on his full and detailed report.

I think Canada's role has been discussed, so let me ask you a little something different. I think you talked about the political dynamic that is occurring in eastern Europe and even within the Soviet Union, and I must ask you, with respect to all these military negotiations do you really think that the political situation in the Warsaw Pact, and even in the Soviet Union, is stabilized to the point that the actual players sitting down at the negotiating table are the ones who may be there tomorrow?

For instance, is the Soviet Union calling out the tune any more for the Warsaw Pact, realizing full well that what is happening in East Germany and West Germany? That is an entirely different dynamic altogether. Looking at changes in the different political structures in the Warsaw Pact, give me your insight as to what is happening at the negotiating table with the various people. Is it possible all those different countries within the Warsaw Pact may be going in a different direction politically and a different direction economically, and therefore they themselves may determine that they do not want those military ties with their so-called master, the Soviet Union?

I am just wondering whether or not the timeframe about the end of the year for negotiations is really realistic, or is there an opportunity to delay them, to see exactly how political events unfold, to see whether or not the Warsaw Pact, as you said, is still existing a year from

[Translation]

side in Europe. I am sure that the threat will still come from there.

The Soviets alone would be entitled to 12,000 tanks. We have to consider whether that will be a threat to the West. I am sure it will be. If the Soviets destroy all the tanks they have in excess of 20,000, they will only destroy the obsolete ones. The problem is that they will still have 20,000 very modern tanks. I am not even sure that they could advance with their T-54s and their T-55s. I do not know how many of those tanks would really be operational in a war situation.

I am not sure to what extent the current threat will be reduced. We are going to reduce our NATO forces by approximately 12%. That is the difference between what they have and what we have.

As a professional soldier, I think that the nature of the threat will change, but it will still be there. I do not know whether the Canadian public would agree with me on this, but I hope they will not think that the threat has disappeared.

M. Fontana (député de London est): J'aimerais remercier l'ambassadeur Peel pour son excellent rapport. Il n'a pas seulement répondu à beaucoup de questions, mais il a même soulevé certaines questions que nous voulions poser. Je le félicite pour son rapport détaillé et complet.

Puisqu'on a déjà discuté du rôle du Canada, j'aimerais passer à un sujet différent. Vous avez parlé de la dynamique politique en cours en Europe de l'Est et même à l'intérieur de l'Union soviétique. Estimez-vous que la situation politique à l'intérieur des pays du Pacte de Varsovie soit suffisamment stable pour garantir que les gens avec qui vous êtes en pourparlers aujourd'hui seront à la table des négociations demain?

Par exemple, est-ce que l'Union soviétique continue de dicter la politique du Pacte de Varsovie, compte tenu des événements récents en Allemagne de l'Est et en Allemagne de l'Ouest? La situation est maintenant tout à fait différente. À votre avis, est-ce que les nouvelles structures politiques des pays du Pacte de Varsovie ont eu un effet à la table des négociations? Est-ce que les changements politiques et économiques à l'intérieur de ces pays vont inciter la population à rompre ses liens militaires avec l'Union soviétique?

Je me demande s'il est vraiment réaliste d'établir une date limite pour les négociations. Est-ce qu'on ne devrait les poursuivre après la fin de l'année? On pourrait alors mieux évaluer la situation politique, le Pacte de Varsovie qui aura peut-être disparu d'ici un an, ainsi que les

[Texte]

now, understanding full well what the military consequences or risks are, as was detailed by your colleague there.

[Traduction]

conséquences ou les risques militaires que votre collègue a énumérés.

• 1305

I am just trying to understand the dynamics, because political events are moving much quicker than even the military negotiations. Will you be sitting down with the same set of people, the same political structures, even a week or a month from now, understanding what is happening in the whole of east Europe and the Soviet Union itself?

Mr. Peel: That is a very pertinent and important question, and I hope you will understand that I simply cannot answer it in any kind of detail. In fact, it is very much related to one of the questions I raised myself, and it does very much affect not only our negotiations but other kinds of negotiations as well. It affects particularly those on arms control and international security.

The changes in eastern European countries are of tremendous importance to us. They are changes that we welcome, and we have hoped for them for a very long time. It seems to me very important that, given the opportunity for an agreement limiting armaments throughout Europe, we get it right. This to me means we have to find some way of ensuring that the governments with which we will eventually sign this agreement, on the present timetable sometime before the end of this year, are indeed the newly elected governments of several at least of the countries of eastern Europe, have time to consider where their national interests are before they commit themselves to a treaty that will govern their security to a considerably extent for at least the next several years.

I would like to agree with you entirely that perhaps we are going too fast and we should take a little more time to ensure that we do get these things right, and the questions. Although you did not specifically mention Germany—

Mr. Fontana: That was my supplementary.

Mr. Peel: —the questions you raise are very much related to the future of Germany.

The other side of it is perhaps what is driving the negotiations now, and there is a perfectly reasonable explanation for that too. We are fairly close to an agreement which will require the Soviet Union, for example, and other countries as well, but in our particular concern the Soviet Union, to reduce the number of its tanks, again by more than 50%, as well as a good many other kinds of its armaments, and will now

J'essaie tout simplement de comprendre la dynamique de tout cela, parce que les événements politiques surviennent beaucoup plus rapidement que n'évoluent les négociations sur le plan militaire. Compte tenu de l'évolution de la situation dans l'ensemble des pays de l'Est et même en Union soviétique, la semaine prochaine ou dans un mois d'ici, discuterez-vous avec les mêmes personnes qu'aujourd'hui? Les structures politiques seront-elles les mêmes?

M. Peel: C'est une question très pertinente et très importante, et j'espère que vous comprendrez que je ne peux tout simplement pas y répondre de façon précise. En réalité, c'est une question qui s'apparente de très près à une autre question que j'ai moi-même soulevée et qui influe énormément non seulement sur nos négociations, mais aussi sur d'autres genres de négociations qui sont entreprises. Elles influent particulièrement sur les questions qui ont trait au contrôle des armements et à la sécurité internationale.

Les changements qui sont survenus dans les pays de l'Europe de l'Est ont une importance énorme pour nous. Ce sont des changements que nous accueillons bien et que nous avons espérés pendant fort longtemps. Il me paraît très important de ne pas manquer l'occasion qui nous est offerte de conclure un accord destiné à limiter les armements sur tout le territoire européen. Pour moi, cela veut dire que nous devons trouver le moyen de nous assurer que les gouvernements avec lesquels nous signerons éventuellement cet accord seront pour la plupart les nouveaux gouvernements qui auront été élus dans les pays de l'Est, et qu'ils auront eu le temps de déterminer où se trouvent leurs intérêts nationaux avant de s'engager dans le cadre d'un traité dont dépendra leur sécurité pendant plusieurs années.

Je voudrais bien pouvoir être entièrement d'accord avec vous au sujet du fait que nous allons peut-être trop vite et que nous devrions prendre un peu plus de temps pour nous assurer de ne pas faire d'erreur. Même si vous n'avez pas mentionné l'Allemagne. . .

M. Fontana: C'était la question additionnelle que je voulais poser.

M. Peel: . . . les questions que vous soulevez sont liées de très près à l'avenir de l'Allemagne.

L'envers de la médaille, c'est peut-être ce qui active les négociations à l'heure actuelle, et il y a une explication parfaitement raisonnable à cela aussi. Nous sommes sur le point de conclure un accord qui exigera de l'Union soviétique, par exemple, et aussi d'autres pays, mais particulièrement de l'Union soviétique, qu'elle réduise le nombre de ses chars de 50 p. 100 ainsi que bien d'autres éléments de ses armements, et qui l'obligera aussi

[Text]

require it to reduce the troops it has stationed outside its borders to 195,000.

It is perfectly sensible for us in the west to take the opportunity to get that agreement while we can and not delay too long, and there is a real in-built problem. The very situation in terms of political developments in eastern Europe, and particularly in the Soviet Union, that allows us now to get this really important agreement about the reduction of armaments in Europe also poses the problem of how to handle it, particularly with what we hope will be new democracies in eastern Europe, and there is a conflict here. How we can come out of that, taking advantage of the situation to accomplish both of our objectives here, I am not entirely sure. It is a problem the negotiators face in a sense, although of course the negotiators are responsible for doing what governments tell them to do. But it is a problem with which we are faced.

In the kind of detail you were asking about at the beginning, we have not seen very many changes of personnel in the delegations from the eastern European countries, but there have indeed been some quite remarkable changes in attitude. Perhaps it is reasonable to single out the Hungarians, who a year ago came with reasonably progressive attitudes. They were clearly not being told, even then, by the Soviet Union what position they were to adopt in the negotiations. The development in their positions, both on broad principles and in detail, and the role that they have played—presenting new ideas, liaising with western delegations to promote their new and independent ideas—have been really very interesting to watch.

• 1310

The recent addition of the Czechoslovaks to the sort of group of independent countries has begun to be visible in terms of their negotiating positions. Poland, which entered the negotiations with a different kind of government, has also taken an important role, a role in which it has carefully distinguished itself from the Soviet Union. This is in part a reflection of what I meant by “the disintegration of the Warsaw Pact”. It is not cohesive. We have always felt that our own alliance was not always terribly cohesive, but we are a model of cohesion nowadays compared to what is happening in east Europe.

Another remarkable aspect of this is the equanimity with which the Soviet Union has accepted these changes. We certainly know that part of Soviet policy is to allow the eastern European countries to go their own way. Actually, sitting across the table from a negotiator of the Soviet Union who has just been told by one of his allies that his position is simply not sensible is a different kind of experience.

[Translation]

maintenant à réduire à 195,000 soldats les troupes qu'elle déploie à l'extérieur de ses frontières.

Nous avons tout à fait raison de saisir l'occasion de conclure cet accord pendant que la chose est possible et de ne pas trop tarder à le faire, et cela comporte une véritable difficulté. Les transformations politiques dans les pays de l'Est, et notamment en Union soviétique, qui nous permettent aujourd'hui de conclure cet accord vraiment important au sujet de la réduction des armements en Europe posent aussi le problème de sa réalisation, et ce, particulièrement dans le contexte des nouvelles démocraties que nous espérons voir s'instaurer dans les pays de l'Europe de l'Est. Comment peut-on y parvenir? Comment atteindre en même temps ces deux objectifs. Je ne le sais pas trop. C'est une difficulté à laquelle les négociateurs sont confrontés à l'heure actuelle, bien qu'ils soient évidemment tenus de mener à bien ce que les gouvernements leur demande. Mais c'est une difficulté à laquelle nous devons faire face.

Pour ce qui est de la composition des délégations des pays de l'Est, il n'y a pas eu tellement de changements sur le plan du personnel, mais pour ce qui est de l'attitude, c'est une toute autre affaire. L'évolution a été tout à fait remarquable. Il serait peut-être opportun de signaler le cas des Hongrois qui se sont présentés, l'année dernière, avec une attitude passablement progressive. Il est clair que, même à ce moment-là, l'Union soviétique ne leur dictait pas la position à adopter dans le cadre des négociations. L'ouverture dont ils ont fait preuve, tant sur le plan des grands principes que sur les détails, et le rôle qu'ils ont joué—en présentant de nouvelles idées et en communiquant avec des délégations de pays de l'Ouest pour faire valoir leurs idées, nouvelles et indépendantes—ont été des événements très intéressants à suivre.

L'ajout récent des Tchécoslovaques au groupe des pays indépendants a commencé à se faire sentir de par les positions qu'ils adoptent dans le cadre des négociations. La Pologne, qui a entrepris les négociations avec un différent genre de gouvernement, a aussi joué un rôle important dans le cadre duquel elle a bien pris soin de prendre ses distances par rapport à l'Union soviétique. Cela reflète en partie ce que je voulais dire par «la désintégration du Pacte de Varsovie». Il n'y a pas de cohésion. Nous avons toujours trouvé qu'il n'y avait pas tellement de cohésion au sein de notre alliance, mais comparativement aux pays de l'Est, nous sommes un modèle de cohésion.

Un autre aspect tout à fait remarquable, c'est la sérénité avec laquelle l'Union soviétique a accepté ces changements. Nous savons que la politique soviétique consiste à permettre aux pays de l'Europe de l'Est d'adopter une orientation qui leur est propre. C'est un phénomène tout à fait nouveau que de se retrouver en face d'un négociateur de l'Union soviétique qui vient tout juste de se faire dire par l'un de ses alliés que son argumentation ne tient tout simplement pas debout.

[Texte]

The Chairman: That answered a question I was going to ask about this sense of consensus.

Is there any concern about countries other than East and West, what may happen as far as sales of arms to these countries? Is that part of informal or formal discussions that you would have? In other words, have there been or will there be talks on restrictions of arms manufacturing and sales to any other groups of countries?

Mr. Peel: There have been no formal discussions regarding that kind of problem. However, occasionally there are informal discussions and these have been prompted by the decision of the new government of Czechoslovakia to end its export of arms. But this kind of discussion is not related to anything about which we are negotiating.

Perhaps I could restrict my answer to those countries of Europe that are considered to be neither East nor West; that is, the neutral countries of Europe. Some of these countries are of relative importance in that they do have military forces of some strength—for instance, Finland, Sweden, Austria, Switzerland, and Yugoslavia. The absence of those countries from our particular negotiation on CFE is certainly noted. Because they are not members of alliances, they do not have a major role in the stability we are seeking in Europe, which essentially has been a question of stability between alliances. It is obvious that before much longer, they are going to have to be involved in the next steps of ensuring military stability in Europe.

• 1315

This is really what I was getting at when I suggested that this may be the last or very near to the last of the negotiations in which only the countries of the alliance participate in terms of military stability and arms reductions. I think we will have to try to find a way of involving those countries at least. They will be interested in becoming involved at a further stage where the base will probably be broadened to a CSCE base, perhaps minus some of the countries that really have no interest in military questions.

The Chairman: Thank you very much. I now propose to go to Mr. Hicks.

Mr. Hicks (Scarborough East): Thank you, Mr. Chairman. Fortunately, some of my questions and concerns have been addressed already by either the comments or the questions.

One question put by Derek and alluded to by Marc Ferland you could not answer, you said, because it was up to government policy; it concerns the extent to which Canadian troops and of course American troops will remain in Europe. I agree wholeheartedly with the comments by Colonel McGill, because there could be a sizable threat existing over there in the years to come.

[Traduction]

Le président: Cela répond à une question que j'allais poser au sujet de fonctionnement par voie de consensus.

A-t-on commencé à discuter des ventes d'armes qui pourraient être faites à d'autres pays que les pays de l'Est et de l'Ouest? Cela fait-il partie de vos discussions? Autrement dit, a-t-on discuté ou discutera-t-on de restrictions quant à la vente d'armes à d'autres groupes de pays?

M. Peel: Non, il n'y a eu aucune discussion officielle à ce sujet. Il est toutefois arrivé qu'on en discute d'une manière non officielle, et ces discussions sont survenues après la décision du nouveau gouvernement de la Tchécoslovaquie de mettre un terme à ses exportations d'armes. Mais ce genre de discussions n'est lié à aucun élément de nos négociations.

Je pourrais peut-être limiter ma réponse aux pays européens qui ne font partie ni du bloc de l'Est, ni de celui de l'Ouest, c'est-à-dire les pays neutres de l'Europe. Certains de ces pays ont une importance relative de par leurs forces militaires—par exemple, la Finlande, la Suède, l'Autriche, la Suisse et la Yougoslavie. L'absence de ces pays à nos négociations au sujet des forces conventionnelles en Europe est sûrement remarquée. N'étant pas membres d'une alliance, ils ne jouent pas un rôle important dans la stabilité que nous cherchons à établir en Europe, qui est essentiellement une stabilité à établir entre des alliances. Il est évident qu'avant bien longtemps, ils vont être appelés à intervenir dans les prochaines étapes de l'établissement de la stabilité militaire en Europe.

C'est vraiment ce que je cherchais à démontrer lorsque j'ai dit que ce serait peut-être les dernières négociations où il n'y aurait que les pays des alliances qui participeraient pour ce qui est de la stabilité militaire et de la réduction des armements. Je pense que nous allons devoir trouver un moyen de faire au moins participer ces pays. Cela les intéressera sûrement lorsque la CSCE sera élargie, à l'exception, peut-être, de quelques pays qui n'ont vraiment aucun intérêt à l'égard des questions militaires.

Le président: Merci beaucoup. Je donne maintenant la parole à monsieur Hicks.

M. Hicks (Scarborough-Est): Merci, monsieur le président. Heureusement, notre témoin a déjà répondu à un certain nombre des questions et des inquiétudes que je voulais absorber.

Il y a une question qui a été soulevée par Derek, à laquelle Marc Ferland a fait allusion, et à laquelle vous avez dit ne pas pouvoir répondre parce que c'était une question de politique gouvernementale. Il voulait savoir si l'on conserverait des troupes canadiennes et, évidemment, américaines en Europe. Je suis tout à fait d'accord avec le colonel McGill, parce qu'il pourrait fort bien arriver que les choses s'enveniment en Europe dans les années à venir, et que la menace soit importante.

[Text]

I heard a comment two weeks ago by the Soviets that made me think. I was at a meeting in Brussels attended by General Lobov and Marshall Akhromeyev. I think it was General Lobov who said that had there been an American presence and a Canadian presence in Europe following the First World War, there never would have been a Second World War. This is the way the Soviets view what has gone on in Europe. I found that very interesting coming from General Lobov. I think that only underlines the necessity of our moving very slowly and considering very carefully the ramifications of withdrawals in Europe that come at a very rapid rate.

I think you have addressed the impact on a unified Germany. You have not addressed anything yet about the 16 NATO countries. In your opinion during these negotiations, are they unified now that we do not have another threat? There was never any problem about the NATO countries getting along when we were all unified and worrying about the Warsaw Pact. Now that we do not have the Warsaw Pact to worry about so much, I sometimes worry about the 16 NATO nations getting along so amicably. Are they getting along amicably? Are they unified in what they are requesting?

The Chairman: I might also add to that by asking you whether you tend to negotiate in a consensus forum or as individual NATO nations that by chance end up being similar but not necessarily a consensus by a predisposed position.

Mr. Peel: Let me try to give you a real answer to your question. It certainly is obvious that it is not always easy within NATO to work out a common position. It is true in many aspects of what NATO does. The kind of detail that has to be worked out among the 16 members of the alliance in order to present coherent negotiating positions on the table in Vienna has been on occasion almost overwhelming and it has taken some time to arrive at a negotiating position. But so far all of the proposals that NATO countries have made in this negotiation have been made unanimously.

• 1320

There have been occasions when the compromises that have been necessary to reach a unanimous position have been very difficult and where I am sure some countries have felt a good deal of pressure. Nonetheless, everything we have put on the table as a serious negotiating position has been a position of all 16 of the countries. Now, that is not to say that within the working groups and in various committees, and indeed occasionally in the plenary, an individual country will not put forward a detail or an idea or a suggestion on its own. That does certainly happen, and each country does participate on the basis of its own sovereignty and certainly has the ability to do that. But overall we have been putting forward, as the western

[Translation]

J'ai entendu une observation qui m'a fait réfléchir, il y a deux semaines, de la part de Soviétiques. C'était à l'occasion d'une réunion à Bruxelles, à laquelle assistait le général Lobov et le maréchal Akhromeyev. Je pense que c'est le général Lobov qui a dit que si les Américains et les Canadiens avaient été présents en Europe après la Première Guerre mondiale, la deuxième n'aurait jamais eu lieu. C'est ainsi que les Soviétiques voient ce qui s'est passé en Europe. Venant du général Lobov, j'ai trouvé cela très intéressant. Je pense que cela ne fait que souligner la nécessité d'agir très lentement et de réfléchir très sérieusement aux conséquences d'un retrait d'Europe qui serait trop hâtif.

Je pense que vous avez discuté de l'incidence sur une Allemagne unifiée. Mais vous n'avez rien dit encore au sujet des 16 pays faisant partie de l'OTAN. Au cours de ces négociations, considérez-vous qu'ils sont unis maintenant que la menace n'existe plus? Les pays de l'OTAN n'ont jamais eu de difficulté à s'entendre quand nous étions unifiés et que nous partagions tous la même crainte au sujet du Pacte de Varsovie. Maintenant que cette crainte n'existe plus, à toutes fins pratiques, je me demande parfois si les 16 pays de l'OTAN s'entendent toujours aussi bien. Qu'en est-il, selon vous? Sont-ils tous sur la même longueur d'ondes dans ce qu'ils demandent?

Le président: Je pourrais peut-être vous demander aussi si vous avez davantage tendance à négocier à partir d'un consensus établi parmi les pays membres de l'OTAN ou non.

M. Peel: Je vais essayer de vous donner une réponse satisfaisante. Il n'est évidemment pas toujours facile d'établir une position commune à tous les membres de l'OTAN. Et cela vaut aussi pour bien des aspects des activités de l'OTAN. Les détails qu'il a fallu régler avec les 16 membres de l'Alliance pour arriver à présenter des positions cohérentes lors des négociations à Vienne ont parfois représenté une tâche presque insurmontable, et il a fallu beaucoup de temps pour arriver à une position de négociation. Mais jusqu'à maintenant, toutes les propositions que les pays de l'OTAN ont présentées dans le cadre de ces négociations ont été adoptées à l'unanimité.

Il est arrivé parfois que les compromis nécessaires pour arriver à l'unanimité aient été très difficiles à obtenir, et je suis persuadé que certains pays ont senti sur eux beaucoup de pression. Quoi qu'il en soit, tout ce que nous avons présenté jusqu'à maintenant traduit la position unanime des 16 pays. Toutefois, cela ne veut pas dire qu'il n'arrivera pas, dans le cadre des groupes de travail et des divers comités, et parfois même à l'occasion au cours de la réunion générale, qu'un pays suggère un détail ou une idée de son propre chef. Cela se produit, évidemment, et compte tenu que chaque pays participe en tant que pays souverain, c'est la prérogative de chacun. Mais d'une manière générale, nos positions sont cohérentes et

[Texte]

alliance, coherent and cohesive positions as the basis of the negotiation. So it has really worked remarkably well.

NATO exists for a variety of reasons. It was originally formed to counter a perceived threat from the Soviet Union. I think you are right in suggesting that perception is changing. And I think you are also right in suggesting that there will consequently be changes in NATO. But in terms of our own negotiations, certainly this negotiation, the unity of the alliance has been, while sometimes hard to achieve, quite remarkable.

As I was mentioning in response to Mr. Fontana, it has on many occasions been far more evident than the kind of unity we now see from the members of the Warsaw Pact, which used to be achieved by methods that were never used in NATO but which nonetheless was always put in evidence. It is no longer in quite the same kind of evidence, and indeed we have had many more proposals put on the table from individual members of the Warsaw Pact than we have had from individual members of NATO. That is not to say that their formal, serious negotiating positions are not worked out among the member countries of the Warsaw Pact. They understand the importance in this negotiation of the kind of strength that being united gives them, and so they do, for the most part, work out their positions so that they are common positions. But they do not have nearly as many of them as they would have had in former days.

The Chairman: Thank you very much. I am going to propose that we have a question by Mr. Fretz, followed by Mr. Darling. I will ask, Ambassador, that you make note of the questions. It is your very crowded schedule that we have to work within. That allows you then to judge your time in responding to the two questions.

Mr. Fretz (Erie): Mr. Ambassador, in *Defence News*, December 11, 1989, an article entitled "Soviet Arms Production Belies Soft Image" appeared. I would like to read for you, if I may, two brief paragraphs and then get your reaction.

Despite all the ballyhoo, the real world statistics of weapon production, according to the Department of Defense, show that Mr. Glasnost continues to restructure his gigantic military machine upward rather than downward. Production rates for the current year and five-year totals will not be available for some weeks but will undoubtedly show a basic continuation of the alarming trends of the first three years of Mr. Gorbachev's era of restructuring and of so-called new thinking. These are trends that show the U.S. line continuing to slip downward while the Soviet line continues to slant upward.

[Traduction]

représentent l'alliance des pays de l'Ouest. Tout a donc marché d'une façon vraiment remarquable.

L'OTAN existe pour bien des raisons. À l'origine, c'était pour contrer une menace que l'on percevait de la part de l'Union soviétique. Vous avez raison de dire que cette perception change et que cela provoquera aussi des changements au sein de l'OTAN. Mais en ce qui concerne nos propres négociations, celles auxquelles nous participons à l'heure actuelle, il faut dire que malgré qu'elle ait été parfois difficile à réaliser, l'unité de l'Alliance a été tout à fait remarquable.

Comme je le disais plus tôt à M. Fontana, cette réalité a été souvent bien plus évidente que le genre d'unité que nous voyons maintenant chez les membres du Pacte de Varsovie, unité à laquelle on arrivait par des méthodes que l'on n'a jamais utilisées au sein de l'OTAN, mais qui étaient tout de même toujours mises en évidence. L'éclairage a maintenant changé, et il y a beaucoup plus de pays du Pacte de Varsovie que de l'OTAN qui ont présenté des propositions à titre individuel. Cela ne veut pas dire que leurs positions officielles ne sont pas le fruit d'un consensus au sein du Pacte de Varsovie. Ils comprennent l'importance de l'unité dans le cadre de négociations de ce genre, et ils font donc en sorte d'adopter des positions qui sont communes. Mais celles-ci sont plus rares qu'avant.

Le président: Merci beaucoup. Je propose maintenant de passer la parole à M. Fretz, et ensuite à M. Darling. Excellence, je vais vous demander de noter les questions qui vous sont posées. Nous devons tenir compte de votre programme très chargé et vous pourrez ainsi mieux déterminer le temps à allouer à chacune des deux questions.

M. Fretz (Érié): Excellence, le 11 décembre 1989, un article intitulé «Soviet Arms Production Belies Soft Image» était publié dans le *Defence News*. Si vous me le permettez, je vais vous lire deux courts paragraphes, et vous me direz ensuite ce que vous en pensez.

Malgré tout ce que l'on peut dire, les statistiques réelles au sujet de la production des armes, selon le ministère de la Défense, démontrent que malgré la Glasnost, la restructuration de la gigantesque machine militaire se poursuit à la hausse. On continue d'accroître ses effectifs. Les taux de production de l'année courante et les totaux des cinq dernières années ne seront pas disponibles avant quelques semaines, mais ils démontreront sans nul doute que les tendances alarmantes des trois premières années de restructuration, malgré les prétendues nouvelles idées de M. Gorbachev, se maintiennent. La courbe de la production des États-Unis continue de descendre tandis que celle de l'Union soviétique ne cesse de grimper.

[Text]

[Translation]

• 1325

What is your reaction to that article, those paragraphs I have read, and what effect does that have on negotiations?

The Chairman: Mr. Darling, would you put your question, please?

Mr. Darling (Parry Sound—Muskoka): Mr. Ambassador, do you feel an agreement can be reached on the Open Skies proposals despite the present disagreement between the U.S.A. and the U.S.S.R.?

Mr. Peel: I really have had no involvement in the Open Skies negotiations. I find it very difficult to respond to your question, Mr. Darling. I am sorry, but it is just something I know nothing about except for the relationship it might have to part of the verification regime we are establishing in the CFE negotiation. If you will forgive me, I simply have to plead ignorance on that.

On the paragraphs you have read concerning Soviet weapons production, my reaction is that this is what we are negotiating about to some extent. It is also why we are negotiating. As Colonel McGill said, we cannot really expect the threat to disappear in terms of capacity. The intentions of the Soviet Union may indeed change, but there is no question that it will remain for some time, even destroying what it undertakes to destroy, a very heavily armed country.

Just what they are doing with their new weapons production is not clear. Whether they will be forming new units or simply modernizing the weapons that are provided to existing units is hard to tell. There seems to be no expectation that modernization of weapons, of weapons systems, of armaments provided to the armed forces, is going to be controlled, certainly not by the negotiations in which I am participating.

The question of modernization is one we really have not addressed, but it is a legitimate question, and indeed, it is one we face within our own alliance. But it seems fairly clear that the commitment to destroy weapons will be interpreted as the destruction of the least modern and in effect the least effective weapons a country has, in most cases.

So the fact that they are continuing their weapons production is hardly surprising. Of course, the numbers may indeed be surprising and we really do not know. We have been told by the Soviet negotiators that for example they will be cutting their production of tanks by as much as 50% this year. They will still be making more tanks than all of NATO combined, but as I say, what they will be doing with them is not entirely clear to us except that they will probably be modernizing the equipment their tank regiments have and destroying some old things.

Que pensez-vous de cet article, et quel effet ce que l'on y lit aura-t-il sur les négociations?

Le président: Monsieur Darling, voulez-vous poser votre question, s'il vous plaît?

M. Darling (Parry Sound—Muskoka): Excellence, pensez-vous que l'on puisse parvenir à un accord sur les propositions de la Conférence «Cielles ouverts», malgré le présent différend qui oppose les États-Unis et l'U.R.S.S.?

M. Peel: Comme je n'ai pas participé à la Conférence «Cielles ouverts», il me serait très difficile de répondre à votre question, monsieur Darling. Je ne sais malheureusement rien au sujet de ces discussions, si ce n'est de ce qui se rattache au système de vérification que nous avons entrepris d'établir dans le cadre des négociations sur les forces conventionnelles en Europe. J'espère que vous me pardonneriez mon ignorance en la matière.

Pour ce qui est de l'article que vous avez lu au sujet de la production d'armes soviétiques, je vous dirai que cela fait partie, dans une certaine mesure, des négociations que nous avons entreprises. C'est aussi pour cela que nous ne pouvons pas vraiment nous attendre à ce que la menace disparaisse en ce qui a trait à la capacité. Les intentions de l'Union soviétique peuvent en effet évoluer, mais il ne fait aucun doute qu'elle demeurera pendant encore un certain temps un pays très fortement armé, même si elle détruit certaines armes comme elle s'y est engagée.

Nous ne savons pas trop quelles sont ses intentions en ce qui a trait à la production de nouvelles armes. Produira-t-elle de nouvelles unités, ou se contentera-t-elle simplement de moderniser les armes destinées aux unités existantes? C'est difficile à dire. On ne semble pas prévoir que la modernisation des armes et des armements fournis aux forces armées fera l'objet de contrôle, sûrement pas, en tout cas, dans le cadre des négociations auxquelles je participe.

La question de la modernisation n'a pas vraiment retenu notre attention, mais elle est légitime, et elle se pose pour notre alliance. Mais il semble assez évident que l'engagement à détruire des armes sera interprété, la plupart du temps, dans le sens de la destruction des armes les plus anciennes et les moins efficaces que possède un pays.

Il ne faut pas s'étonner que l'Union soviétique continue à produire des armes. Évidemment, les chiffres peuvent surprendre, et nous ne savons vraiment pas de quoi il retourne. Les négociateurs soviétiques nous ont dit, par exemple, qu'ils réduiraient la production de chars de 50 p. 100 cette année. La production de chars d'assaut en URSS dépassera encore celle de tous les pays de l'OTAN combinés, mais l'usage qu'elle en fera n'est pas vraiment clair, si ce n'est qu'elle modernisera probablement le matériel de ses régiments de chars d'assaut et qu'elle détruira un certain nombre de chars devenus désuets.

[Texte]

The figures you have read of production are very high. They may well be correct. It is conceivable, I suppose, that these are in the Soviet system production plans that were authorized and approved some years ago and are only now seeing the light of day, and just how quickly they can implement reductions is an aspect of the same question. But as I say, we have been told they will be reducing production in some areas even this year. It is not a terribly satisfactory answer, but it is an area where it is not always clear just what the Soviet Union is doing.

• 1330

The Chairman: Perhaps as a concluding request—and it is one that if necessary this committee could hold in confidence if you felt that was the case—I would ask whether you might be in a position to share with us as a committee the verification protocol. If that were possible, or even if that were possible on a confidential basis that is not public, you may even want to share your position on that with us at the conclusion of this meeting.

Mr. Peel: Yes, I think we would be in a position to let you have a copy on that basis of the draft of the inspection protocol we have presented. It is the only part of the verification package that has yet been presented in any detailed way in the negotiations. Other parts are still being worked out in NATO and they are still to come. But yes, we could certainly give you a copy of the draft of the inspection protocol.

The Chairman: That is very much appreciated. On behalf of the committee I want to extend our sincere appreciation for making time available for the committee on what is a very tight schedule you have while you are in Ottawa. We value the fact that you have been here and wish you well in your negotiations. Certainly this is a committee that will be following your activities with great interest and at some point will mostly likely be undertaking to give some study to the whole question of confidence-building and verification and those other aspects that deal with a line of work similar to the one you are working on at present. Again, our best wishes in all your endeavours.

With that, our meeting stands adjourned.

[Traduction]

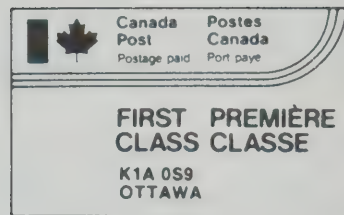
Les chiffres que vous avez lus au sujet de la production sont très élevés. Ils sont peut-être justes. Il est possible, je suppose, qu'il s'agisse de plans de production qui ont été approuvés il y a quelques années et que l'on commence aujourd'hui à appliquer. Reste à savoir avec quelle rapidité l'Union soviétique peut entreprendre de réduire sa production. Mais des représentants soviétiques nous ont dit que la production diminuerait même cette année. Cette réponse ne nous satisfait pas vraiment, mais c'est un domaine où l'on ne sait pas toujours à quoi s'en tenir au sujet de l'Union soviétique.

Le président: Enfin, comme dernière demande—si vous jugez nécessaire que le Comité considère la chose comme confidentielle, vous n'avez qu'à le dire—je vous demanderais s'il serait d'obtenir pour le Comité un exemplaire du protocole de vérification que vous avez préparé. Vous serait-il possible—à huis clos peut-être—de nous dire ce que vous pensez de la situation, à la fin de cette séance?

M. Peel: Oui, à titre confidentiel, je pense que nous pourrions vous remettre une copie de l'ébauche du protocole d'inspection que nous avons présentée. C'est la seule partie de nos travaux que nous ayons présentée de façon aussi détaillée, jusqu'à maintenant dans le cadre des négociations. Il y a encore quelques autres parties à venir, qui doivent être entérinées par l'OTAN. Mais nous pourrions sûrement vous remettre une copie de l'ébauche du protocole d'inspection.

Le président: Merci infiniment. Au nom du Comité, je veux vous remercier du temps que vous avez accepté de nous accorder malgré l'horaire très chargé de votre courte visite à Ottawa. Nous vous souhaitons tout le succès que vous méritez dans le cadre de vos négociations. Nous suivrons sûrement vos activités avec grand intérêt et, à un moment ou à un autre, nous entreprendrons probablement des études sur la question de la vérification et de la confiance mutuelle, ainsi que sur les autres aspects qui portent sur des sujets analogues à ceux sur lesquels vous travaillez à l'heure actuelle. Nos meilleurs vœux vous accompagnent, encore une fois, dans toutes vos entreprises.

Sur ce, la séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to,
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

WITNESSES

*From the Canadian Delegation to the Negotiations on
Confidence and Security Building Measures and to the
Negotiations on Conventional Armed Forces in Europe:*

David H. Peel, Ambassador;

Colonel William Megill, Senior Military Advisor.

TÉMOINS

*De la Délégation du Canada auprès des négociations sur
les mesures de confiance et de sécurité et les négociations
sur les forces conventionnelles en Europe:*

David H. Peel, Ambassadeur;

Colonel William Megill, Conseiller militaire associé.

65
128

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 20

Thursday, March 8, 1990

Chairman: Arnold Malone

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 20

Le jeudi 8 mars 1990

Président: Arnold Malone

*Minutes of Proceedings and Evidence of the
Standing Committee on*

National Defence and Veterans Affairs

*Procès-verbaux et témoignages du Comité
permanent de la*

Défense nationale et des affaires des Anciens combattants

RESPECTING:

Canada's Maritime Sovereignty, pursuant to
Standing Order 108(2)

CONCERNANT:

La souveraineté maritime canadienne,
conformément à l'article 108(2) du Règlement

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990

STANDING COMMITTEE ON
NATIONAL DEFENCE AND
VETERANS AFFAIRS

Chairman: Arnold Malone

Vice-Chairman: Marc Ferland

Members

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Roger Préfontaine
Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE
NATIONALE ET DES AFFAIRES
DES ANCIENS COMBATTANTS

Président: Arnold Malone

Vice-président: Marc Ferland

Membres

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité
Roger Préfontaine

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 8, 1990
(26)

[Text]

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met at 11:04 o'clock a.m., this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Derek Blackburn, Stan Darling, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone, and William Rompkey.

In attendance: From the Library of Parliament: Wolfgang Koerner, Researcher. *From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade:* David Lord, Researcher.

Witnesses: From the Department of Fisheries and Oceans: Carl Goodwin, Chief of Surveillance and Operations; François Pouliot, Senior Assistant Deputy Minister; Bernie Sullivan, Fisheries Officer. *From the Department of National Defence:* Commander E.J. Lerhe, C.D., Commanding Officer, H.M.C.S., Saguenay; Lt.General David Huddleston, Deputy Chief of the Defence Staff. *From External Affairs:* Serge April, Director General, Legal Affairs Bureau. *From the Privy Council Office:* William Rowat, Assistant Secretary to the Cabinet (Government Operations and Labour Relations).

In accordance with Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of Canada's Maritime Sovereignty.

The witnesses introduced themselves and answered questions.

At 12:36 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Roger Préfontaine
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 8 MARS 1990
(26)

[Traduction]

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit aujourd'hui à 11 h 04 dans la pièce 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présents: Derek Blackburn, Stan Darling, Marc Ferland, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone et William Rompkey.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koener, attaché de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, attaché de recherche.

Témoins: Du ministère des Pêches et des Océans: Carl Goodwin, chef, Opérations de surveillance; François Pouliot, sous-ministre adjoint principal; Bernie Sullivan, agent des pêches. *Du ministère de la Défense nationale:* Commandant E.J. Lerhe, C.D.; Capitaine, N.C.S.M. le Saguenay; Lt-général David Huddleston, sous-ministre adjoint associé. *Des Affaires extérieures:* Serge April, directeur général, Bureau des affaires juridiques. *Du Bureau du Conseil privé:* William Rowat, secrétaire adjoint du Cabinet, Opérations gouvernementales et relations de travail.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité poursuit son étude de la souveraineté maritime du Canada.

Les témoins se présentent eux-mêmes et répondent aux questions.

À 12 h 36, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Roger Préfontaine

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Texte]

Thursday, March 8, 1990

• 1106

The Chairman: Order, please. We have a quorum.

What we have an opportunity to do this morning as members of the committee is to examine the capacity of Canada in its maritime sovereignty to check out the practices we have with respect to the defence of our ocean boundaries, our capacity to protect and effectively to put in place the kind of measures that will assure Canadians that we in Canada can at any time and at all times do the normal kind of restrictions to foreigners penetrating our territory.

With that in mind, we want to examine an actual case study in which there was a sighting of a foreign vessel in Canadian waters and a chase that took place that subsequently went back to a home port and no action took place. We have a number of persons here who will talk about the situation with the *Concordia*, an American fishing vessel, and the *Saguenay* Canadian Armed Forces vessel, which took place in late 1989.

Perhaps you would just introduce yourselves and your role both in terms of your job description and, in just a sentence or two, what role you played in that incident with the *Concordia* and the *Saguenay*. By the nature of the number of persons who are here, we are not presuming that there would be a statement this morning. We will go to questions and examinations by the members.

Lieutenant-General David Huddleston (Deputy Chief of the Defence Staff, Department of National Defence): Mr. Chairman, I have brought with me Commander Lerhe, Captain of the *Saguenay* both then and now, and also one or two other officers who participated in that particular day's events, as I did myself.

Mr. François Pouliot (Senior Assistant Deputy Minister, Department of Fisheries and Oceans): I took part in the consultations that took place during the day of the incident. I have with me Mr. Ernie Sullivan, the fishery officer who was on board the *Saguenay* at the time, and Mr. Carl Goodwin, our manager for operations in the Scotia-Fundy Region.

Mr. Serge April (Director General, Legal Affairs Bureau, Department of External Affairs): I did not directly participate in the events of that day, but I could testify as to what policy we follow in External.

Mr. William Rowat (Assistant Secretary to the Cabinet (Government Operations and Labour Relations), Privy

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

[Traduction]

Le jeudi 8 mars 1990

Le président: La séance est ouverte. Nous avons le quorum.

À titre de membres du Comité, nous avons la possibilité ce matin d'examiner la capacité du Canada d'assurer sa souveraineté maritime en vérifiant la façon dont nous procédons pour défendre nos limites territoriales en mer, et pour mettre en oeuvre les mesures nécessaires pour assurer aux Canadiens que nous pouvons à tout moment imposer des restrictions normales à l'entrée d'étrangers dans notre territoire.

Dans cet esprit, nous voulons examiner un cas particulier où un navire étranger a été vu dans les eaux canadiennes et poursuivi mais qui a réussi à retourner à son port d'attache sans qu'aucune autre mesure ne puisse être prise. Nous avons ici quelques personnes qui vont nous parler de l'incident qui s'est produit entre le *Concordia*, navire de pêche américain, et le *Saguenay*, navire des Forces armées canadiennes, vers la fin de 1989.

Vous pourriez peut-être vous présenter et expliquer en quoi consiste votre travail, pour ensuite nous dire en une phrase ou deux quel rôle vous avez joué dans l'incident entre le *Concordia* et le *Saguenay*. Étant donné le nombre de personnes présentes, nous ne pensons pas que vous voudrez faire une déclaration ce matin. Nous allons passer immédiatement aux questions posées par les membres du Comité.

Le lieutenant-général David Huddleston (sous-chef de l'État-major de la Défense, ministère de la Défense nationale): Monsieur le président, je suis accompagné du capitaine de frégate Lerhe, capitaine du *Saguenay* au moment de l'incident et encore maintenant, ainsi que d'un ou deux autres officiers qui ont participé aux événements de cette journée-là, tout comme moi.

M. François Pouliot (sous-ministre adjoint principal, ministère des Pêches et des Océans): J'ai participé aux consultations qui se sont déroulées pendant la journée de l'incident. Je suis accompagné de M. Ernie Sullivan, agent des pêches qui se trouvait à bord du *Saguenay* au moment de l'incident, ainsi que de M. Carl Goodwin, notre directeur des opérations dans la région Scotia-Fundy.

M. Serge April (directeur général, Bureau des affaires juridiques, ministère des Affaires extérieures): Je n'ai pas participé directement aux événements de ce jour-là, mais je pourrais donner mon témoignage quant à la politique suivie aux Affaires extérieures.

M. William Rowat (secrétaire adjoint du Cabinet (Opérations gouvernementales et relations de travail),

[Texte]

Council Office): I was part of the consultations late in the day of the incident.

• 1110

The Chairman: Thank you. Please proceed.

Mr. Rompkey (Labrador): I note from the briefing notes that for almost 45 minutes following the 10.51 collision between the *Saguenay* and the *Concordia* the two vessels simply sat stationary side by side. I am tempted to ask what music was played during that 45 minutes. Was it a rhumba, a samba or a tango? I just wonder what the two vessels and the crews were doing sitting side by side for 45 minutes.

That leads to a more serious question, of course. Why were decisions not taken more quickly and where are the weak spots in the process we have to reinforce to ensure that in future vessels do not lay side by side for 45 minutes while people scurry around trying to decide who is going to make the decision and what decision to make?

Commander E.J. Lerhe, C.D. (Commanding Officer, HMCS Saguenay, Department of National Defence): They were not entirely stopped. The vessel *Concordia* picked a course not towards the U.S. states, more southerly, at between two and five knots, and started examining the damage to her booms. I maintained contact about 1,000 yards and either I or the fisheries officer on board gave her our instructions about every 10 minutes to stop and submit to boarding. The vessel did not. After about 45 minutes she picked up to 10 knots and reset her course to the southwest towards the U.S. coast.

Mr. Rompkey: Could you explain to us what are the rules and procedures for the boarding of a foreign-owned vessel caught illegally fishing in Canadian waters?

Cdr Lerhe: We will not forcibly board the vessel without instructions. Basically at that time we would be allowed to board if the vessel had stopped and agreed to submit to a boarding. That vessel did not. Therefore to force board her, I and fisheries would require authority.

Mr. Rompkey: From where?

Cdr Lerhe: Through Halifax.

Mr. Rompkey: From whom?

Cdr Lerhe: MARCOM, and from the regional director of fisheries. I am quite certain that would have to come

[Traduction]

Bureau du Conseil privé): J'ai participé aux consultations tard dans la journée de l'incident.

Le président: Je vous remercie. Nous allons commencer.

M. Rompkey (Labrador): Je remarque dans les notes d'information que pendant près de quarante-cinq minutes après la collision de 10 h 51 entre le *Saguenay* et le *Concordia*, les deux navires sont restés simplement côte à côte sans se déplacer. Je suis tenté de demander quelle genre de musique on a joué pendant ces quarante-cinq minutes. Était-ce une rhumba, une samba ou un tango? Je me demande ce que faisaient les deux navires et les deux équipages côte à côte pendant quarante-cinq minutes.

Cela m'amène cependant à poser une question plus sérieuse. Pourquoi n'a-t-on pas pris de décision plus rapidement et quelles sont les lacunes de notre procédure que nous devons combler pour faire en sorte qu'à l'avenir des navires ne restent pas côte à côte pendant quarante-cinq minutes tandis que des gens courent de tous côtés pour essayer de décider qui va prendre la décision et quelle décision sera prise?

Le commander E.J. Lerhe, C.D. (capitaine de frégate, NCSM Saguenay, ministère de la Défense nationale): Les navires n'étaient pas complètement arrêtés. Le *Concordia* faisait route vers le Sud, mais pas directement vers les États-Unis, à une vitesse de deux à cinq noeuds, pendant qu'on examinait les dégâts causés à son étrave. Je l'ai gardé à vue à une distance d'environ 1,000 verges, pendant que l'agent des pêches à bord ou moi-même lui donnions instruction, toutes les dix minutes environ, de s'arrêter et d'accepter l'arraisonnement. Le capitaine n'a pas obtempéré. Après environ quarante-cinq minutes, le navire a accéléré à 10 noeud et a changé de cap pour prendre la direction du Sud-ouest, c'est-à-dire de la côte américaine.

M. Rompkey: Pourriez-vous nous expliquer quelles sont les règles et les procédures à suivre pour arraisonner un navire étranger surpris à pêcher illégalement dans les eaux canadiennes?

Cdr Lerhe: Nous ne devons pas arraisonner de force un navire sans avoir reçu d'instructions à cette fin. En l'occurrence, nous aurions eu le droit d'arraisonner le navire s'il s'était arrêté et avait accepté l'arraisonnement. Or le capitaine n'a pas obtempéré à nos instructions. Par conséquent, pour l'arraisonner de force, le représentant des pêches et moi-même avions besoin d'une autorisation.

M. Rompkey: D'où?

Cdr Lerhe: De Halifax.

M. Rompkey: De qui?

Cdr Lerhe: Du Commandement maritime et du directeur régional des pêches. Je suis tout à fait certain

[Text]

from NDHQ from the naval side or from the minister of fisheries for their side.

Mr. Rompkey: So MARCOM has to get approval from fisheries?

Cdr Lerhe: They must be in agreement to forcibly board a foreign vessel, sir.

Mr. Rompkey: But the navy sees the vessel, knows it needs to be stopped, knows what they have to do, can do something, but really cannot do that until they have agreement from fisheries. Is that right?

LGen Huddleston: That is correct, Mr. Rompkey. If the ship is to be forcibly boarded, then the Department of Fisheries and Oceans will specifically ask us to do that.

Mr. Rompkey: In the case of search and rescue, that is not the case. In the case of search and rescue, DND has authority in its own right as lead department if somebody is overboard and drowning to take action. In the case of a human life, DND is the lead department and has the authority to act. In the case of the life of our fish stocks, DND does not have lead authority and does not have the authority to act.

Let me ask you this question. Do you not think a system of decision-making more along the models of search and rescue would be more appropriate for you as a policy in re-inforcing sovereignty over illegal fishing off our costs?

• 1115

LGen Huddleston: I have a lot of opinions, but you are asking me to express an opinion on a matter of government policy and departmental responsibilities. Certainly where life and limb are concerned, I do not think anybody questions that the responsibility must be delegated to the lowest level to secure the life of the people who are involved. This is an entirely different issue. It is the responsibility of the Department of Fisheries and Oceans. The Department of National Defence will certainly perform whatever mission is assigned to it, but I do not think it is really proper for me to express an opinion on what our mandate should be in another department's business.

Mr. Rompkey: Maybe I could involve DFO and Mr. Rowat from PCO in explaining the process, once both of those departments knew what was happening, and what might or might not have been done. Can you describe for us the process that went on in Ottawa as people called each other?

Mr. Pouliot: First, I would like to answer the previous question. The reason why the Department of Fisheries

[Translation]

que l'autorisation devait provenir du QGDN en ce qui concerne les autorités maritimes ou du ministre des pêches.

M. Rompkey: Le Commandement maritime doit donc obtenir l'autorisation du ministère des Pêches?

Cdr Lerhe: Les deux doivent être en accord pour qu'on puisse arraisonner de force un navire étranger, monsieur.

M. Rompkey: Mais c'est quelqu'un de la marine qui aperçoit le navire, qui sait qu'on doit l'arrêter, c'est lui qui sait ce qu'il y a lieu de faire et qui peut le faire, mais il ne peut pas vraiment le faire tant qu'il n'a pas l'accord du ministère des Pêches. Est-ce bien cela?

Lgén Huddleston: C'est bien cela, monsieur Rompkey. Si le navire doit être arraisonné de force, le ministère des Pêches et des Océans doit nous le demander expressément.

M. Rompkey: En cas d'opération de recherche et de sauvetage, ce n'est pas la même chose. Le MDN a alors l'autorité nécessaire pour agir en tant que principal ministère intéressé, si quelqu'un tombe à la mer et est en train de se noyer. Lorsqu'il s'agit d'une vie humaine, le MDN est le principal ministère concerné et a l'autorité nécessaire pour agir. Dans le cas de la vie de nos stocks halieutiques, le MDN n'est pas le ministère compétent et ne peut pas agir sans autorisation.

Permettez-moi de vous poser une autre question. Ne pensez-vous pas que pour faire respecter la souveraineté du Canada en ce qui concerne la pêche illégale au large de nos côtes, vous devriez avoir une politique et un mécanisme de prise de décision semblable à ceux qui existent en ce qui concernent la recherche et le sauvetage?

Lgén Huddleston: J'ai beaucoup d'opinions, mais vous me demandez de donner mon avis sur une question de politique gouvernementale et de responsabilité ministérielle. En cas de danger pour les personnes, tout le monde est certainement d'avis que la responsabilité doit être déléguée au plus bas niveau nécessaire pour sauver la vie des personnes en question. Il s'agit ici d'une tout autre question, qui relève de la responsabilité du ministère des Pêches et des Océans. Le ministère de la Défense nationale accomplira certainement toute mission qui lui sera confiée, mais je ne pense pas qu'il soit vraiment indiqué pour moi d'exprimer une opinion sur ce que devrait être notre mandat à propos d'un domaine qui relève d'un autre ministère.

M. Rompkey: Je pourrais peut-être demander aux représentants du ministère des Pêches et des Océans et à M. Rowat, du Bureau du Conseil privé, d'expliquer le processus suivi quand ces deux ministères ont su ce qui se passait, et ce qui a ou n'a pas été fait. Pouvez-vous nous décrire comment les choses se sont déroulées à Ottawa entre les différentes autorités concernées?

M. Pouliot: Tout d'abord, je tiens à répondre à la question précédente. Le ministère des Pêches et des

[Texte]

and Oceans has to be involved is that the action is being taken under a law that is the responsibility of the Minister of Fisheries and Oceans, whether it is the Coastal Protection Act or the Fisheries Act. Therefore, the fisheries officer on board the vessel represents the minister and has the authority to enforce the law; otherwise, there would not be such authority.

I do not know if you want us to answer this question, about what went on in Ottawa. Maybe you want to know first what went on in the region, prior to Ottawa's being involved.

Mr. Rompkey: Yes, let us start with the region.

The Chairman: But you raise another question in your response. If you have a fisheries officer on board, would it not be more efficient for DND to be able to have the authority at the moment of sighting to do something?

Mr. Pouliot: We did have an officer on board. We had two officers, as a matter of fact, representing the Department of Fisheries and Oceans.

Mr. Rompkey: But not in the decision-making capacity, right?

Mr. Pouliot: Yes, they have some decision-making capacity, but some of it is left to the regional director in Halifax and some of it is left to Ottawa, depending on the escalation of the incident.

Mr. Rompkey: Describe for us the escalation of the incident.

Mr. Pouliot: When the vessel is sighted and if it is suspected of fishing illegally in Canadian waters, then the fishery officer makes the decision to investigate the case. Therefore, manoeuvres are undertaken to approach the American vessel, to ask the vessel to stop through different means—radio, flags, voice communication, blowing horns—in order to signify that we want to investigate what they are doing in Canadian waters. If the foreign vessel heaves to then the Canadian fishery officer has the authority to go on board, investigate, and arrest the skipper. They will ask him to come to shore and answer for his presence in Canadian waters. So this is the authority the fishery officer has.

If the vessel refuses to heave to, this is when there is a situation of escalation. As I have already described to members of this committee in my previous statement here, then we are entitled to mount a gun on the front of the ship to demonstrate to the foreign vessel that we intend to ask this vessel to stop, and that we are serious about it. This authority to mount the gun has to come from the regional director of the Department of Fisheries and Oceans—in this case, in Halifax. The fishery officer will describe to the Halifax authorities that he has done the first part of his drill and it has not met with any success. Therefore, he now wants to be authorized to

[Traduction]

Océans doit intervenir dans un tel cas parce que les mesures en question étaient prises en vertu d'une loi relevant du ministre des Pêches et des Océans, qu'il s'agisse de la Loi sur la protection des pêches côtières ou de la Loi sur les pêches. L'agent des pêches à bord du navire représente le ministre et a l'autorité nécessaire pour faire appliquer la loi; autrement, il n'y aurait sur le navire aucune autorité à cet égard.

Je ne sais pas si vous voulez que nous répondions à votre question concernant ce qui s'est passé à Ottawa. Vous voulez peut-être savoir d'abord ce qui s'est passé dans la région, avant qu'Ottawa n'intervienne.

M. Rompkey: En effet, commençons par ce qui s'est passé dans la région.

Le président: Vous avez cependant soulevé une autre question dans votre réponse. Puisqu'il y a un agent des pêches à bord du navire, ne serait-il pas plus efficace que le MDN reçoive l'autorisation voulue pour agir au moment où le navire étranger est aperçu?

M. Pouliot: Nous avons un agent des pêches à bord. Nous en avons même deux, qui représentaient le ministère des Pêches et des Océans.

M. Rompkey: Mais sans autorité pour prendre une décision, n'est-ce pas?

M. Pouliot: Oui, ils ont l'autorité voulue pour prendre des décisions, mais certaines décisions doivent être prises par le directeur régional de Halifax et d'autres par Ottawa, suivant la progression des événements.

M. Rompkey: Décrivez-nous comment les événements ont progressé.

M. Pouliot: Lorsqu'un navire est aperçu et qu'on le soupçonne de pêcher illégalement en eaux canadiennes, l'agent des pêches prend la décision de faire une vérification. Par conséquent, on procède à des manoeuvres pour s'approcher du navire étranger, on lui demande de s'arrêter en utilisant la radio, les drapeaux, les haut-parleurs ou les signaux sonores, afin de lui faire savoir que nous voulons vérifier ce qu'il fait dans les eaux canadiennes. Si le navire étranger se met en panne, l'agent des pêches canadien a alors l'autorité nécessaire pour monter à bord, faire enquête et arrêter le capitaine. On lui demandera alors de venir à terre et de répondre de sa présence en eaux canadiennes. Voilà donc l'autorité déléguée à l'agent des pêches.

Si le capitaine du navire refuse d'obtempérer, il y a alors une escalade de la situation. Comme je l'ai déjà décrit aux membres du Comité dans une déclaration antérieure, nous avons alors le droit de mettre en position un canon à l'avant du navire afin de montrer au navire étranger que nous avons l'intention de lui demander de s'arrêter et que nous ne plaisantons pas. Cette autorisation de mettre le canon en position doit provenir du directeur régional du ministère des Pêches et des Océans, en l'occurrence, celui de Halifax. L'agent des pêches explique aux autorités de Halifax qu'il a accompli la première partie de la manoeuvre sans succès. Il demande par

[Text]

mount the gun. If this authorization is given by the regional director, then the gun is put on display and we keep asking the vessel, through the means which I have described, to stop. If this the vessel still refuses to heave to, then the Ottawa authorities get involved.

• 1120

Mr. Rompkey: With regard to the involvement of Ottawa, I accept what you say about DFO having to enforce the law, even though I still think there has to be a better system of enforcing that law whether or whether not DFO has the line responsibility.

What I do want to ask is what line responsibilities does PCO have. If DFO is responsible as a line department for enforcing the law and DND is the arm of DFO in enforcing the law, very clearly a Canadian law under the Fisheries Act giving the Minister of Fisheries. . . I think he is most powerful minister in Ottawa. The Fisheries Act makes him the most powerful unilateral minister in Ottawa for enforcing the law. Why in the name of God do we need three or four other departments running around deciding what to do?

Mr. Pouliot: Mr. Chairman, as soon as we know there is an incident evolving where the boat is refusing to be boarded and examined, we inform our Department of External Affairs. And I did this on that very day, very early on. As soon as I was briefed on the situation I called the Department of External Affairs so that they would call the American Embassy or get hold of the authorities in Washington to let them know what is going on. We very much rely on the co-operation of the American authorities in many instances to help us stop an incident like this and prevent an escalation.

Mr. Rompkey: But they are the enemy. The Americans are the enemy. It is the Americans who are doing the illegal fishing in Canadian waters, and we are being told that we depend on the Americans to co-operate. It is beginning to sound like *Alice in Wonderland*, Mr. Chairman.

I just conclude my questioning with the comment that if this kind of thing had happened during the Second World War, Winston Churchill would never have called us the best small-boat men in the world; that is for sure. It seems to me that in future we have to have some system in this country where the Canadian Navy, which knows what to do and is perfectly capable of doing it, has to exercise sovereignty on behalf of Canada; otherwise, if we do not do that, if we do not find a better system, we are going to be the laughing stock of the world.

The Chairman: Thank you, Mr. Rompkey.

[Translation]

conséquent l'autorisation de mettre le canon en position. Si le directeur régional donne cette autorisation, le canon est alors mis en position et en utilisant les moyens que j'ai décrits, nous continuons de demander au navire de s'arrêter. S'il continue de refuser de se mettre en panne, c'est alors que les autorités d'Ottawa interviennent.

M. Rompkey: En ce qui concerne la participation d'Ottawa, j'accepte votre argument selon lequel le ministère des Pêches et des Océans doit faire appliquer la loi, mais je n'en continue pas moins de penser qu'il faut une meilleure procédure pour la faire respecter, que le ministère des Pêches et des Océans soit le ministère responsable ou non.

Je tiens cependant à demander quelle est l'autorité hiérarchique du Bureau du Conseil privé à cet égard. Si le ministère des Pêches et des Océans est le ministère responsable de l'application de la loi tandis que le MDN lui en fournit les moyens, c'est évidemment parce qu'une loi canadienne, la Loi sur les pêches, donne au ministre des Pêches. . . Je pense qu'il est ainsi le ministre le plus puissant à Ottawa en ce qui concerne l'application unilatérale de la loi. Pourquoi a-t-on alors besoin de faire intervenir trois ou quatre autres ministères où l'on tourne en rond en essayant de décider des mesures à prendre?

M. Pouliot: Monsieur le président, dès qu'on nous informe d'un incident où le navire refuse de se laisser arraisonner et inspecter, nous en faisons part à notre ministère des Affaires extérieures. C'est ce que nous avons fait ce jour-là, le plus tôt possible. Dès qu'on m'a mis au courant de la situation, j'ai téléphoné au ministère des Affaires extérieures afin de demander qu'on communique avec l'ambassade des États-Unis ou avec les autorités compétentes à Washington pour les mettre au courant de la situation. Nous comptons fortement sur la coopération des autorités américaines dans bien des cas en vue de mettre fin à un incident de ce genre et d'empêcher l'escalade de la situation.

M. Rompkey: Mais il s'agit de l'ennemi. Les Américains sont alors l'ennemi. Ce sont les Américains qui se rendent coupables de pêche illégale en eaux canadiennes et voilà qu'on nous dit que nous comptons sur la coopération des Américains. Je commence à penser que nous sommes en plein conte de fée, monsieur le président.

Je vais simplement terminer en disant que si ce genre de chose s'était produit pendant la Seconde guerre mondiale, Winston Churchill ne nous aurait certainement jamais qualifiés de meilleurs capitaines de petits bateaux au monde. Il me semble que nous devrions dorénavant avoir au pays une procédure qui permettrait à la Marine canadienne d'assurer la souveraineté maritime du Canada, car elle sait quoi faire et est parfaitement capable de le faire; si nous ne parvenons pas à trouver un meilleur système, nous allons devenir la risée du monde entier.

Le président: Je vous remercie, monsieur Rompkey.

[Texte]

The witnesses will gather to this point that there certainly is a concern in the committee with respect to the question of the time it took from the sighting of the *Concordia* until it had escaped into American waters.

General Huddleston, would you consider that this was an extraordinarily long time, or was this normal in terms of the time bracket that took place for action to occur or for messages to come back?

LGen Huddleston: Mr. Chairman, to establish any pattern of normality, one would have to have a reasonable frequency of similar incidents; and as you know it was rather unusual for a Department of National Defence vessel to be in this area. It was there because of a labour situation. But we do routinely provide vessels in other areas, and these have resulted in one or two incidents. Each incident has its own particular character. So it is very much a matter of judgment. It is not a matter of a pattern that is well established.

In this particular case we are talking about a boat which, unlike most others, was not willing to stop, and therefore the question was one of escalating the action. With due respect to Mr. Rompkey's concern and I think all Canadians' concern for the state of our fisheries, I still think that when one starts to employ the main weapon of a naval vessel it is not something that one does without considerable forethought. It is not only the act itself but the whole question of what in turn that leads to.

I could envisage a process of consultation with all of the people I think should reasonably be consulted in such a situation which would have taken somewhat less time. But in general it does not seem to me that is something someone should rush, or that it is a situation that warrants avoiding consulting all of those one might consider to have a legitimate interest in the decision.

• 1125

The Chairman: I am tempted to ask you what a system that would bring about greater efficiency would be like. Maybe someone else will raise that, or I can later.

Mr. Blackburn (Brant): Does this *Concordia* incident represent a serious problem with respect to the fisheries in the Atlantic region? I do not want a detailed answer.

Mr. Carl Goodwin (Chief of Surveillance and Operations, Department of Fisheries and Oceans): I can only speak from an enforcement point of view, Mr. Chairman. Defiance of lawful authority at any time represents a serious problem. As for its specific impact on the fishery, I really cannot comment.

Mr. Blackburn: Is it a growing problem? Is there an increase in the incidence—maybe not as dramatic as the *Concordia*—and does it represent an expanding problem?

[Traduction]

Les témoins ont certainement compris maintenant que les membres du Comité sont préoccupés par le temps qui s'est écoulé entre le moment où l'on a aperçu le *Concordia* et celui où il s'est enfui vers les eaux américaines.

Général Huddleston, jugez-vous que c'est un temps extrêmement long ou que c'est un temps normal pour prendre les mesures en question ou transmettre les messages pertinents?

Lgén Huddleston: Monsieur le président, il faudrait que des incidents semblables soient assez fréquents pour qu'on puisse déterminer ce qui est normal; comme vous le savez, il n'était pas tout à fait normal qu'un navire du ministère de la Défense nationale se trouve à cet endroit. Il était là à cause d'un conflit de travail. Toutefois, nous assurons couramment ce genre de service dans d'autres secteurs et un ou deux incidents se sont produits. Chaque incident a son caractère particulier. C'est donc surtout une question de jugement. Il n'y a pas de façon de procéder bien déterminée.

Dans le cas qui nous occupe, il s'agit d'un bateau qui a refusé de s'arrêter, contrairement à la plupart, de sorte qu'il a fallu intensifier les mesures. Je comprends les préoccupations de M. Rompkey et de tous les Canadiens, je pense, à propos de l'état de nos pêches, mais j'estime tout de même qu'on ne commence pas à utiliser l'arme principale d'un navire de la marine sans vraiment bien réfléchir aux conséquences. Il faut songer à tout ce qu'une telle action peut entraîner.

Je pense qu'on pourrait accélérer quelque peu le processus de consultation entre toutes les personnes intéressées par un tel incident. Cependant, il me semble qu'on ne doit pas précipiter les choses dans ce genre de situation, ni se dispenser de consulter toutes les autorités ayant un intérêt légitime dans la prise de décisions.

Le président: Je suis tenté de vous demander quel genre de système permettrait d'assurer une plus grande efficacité. Peut-être que quelqu'un d'autre va poser la question, ou je pourrai le faire plus tard.

M. Blackburn (Brant): L'incident du *Concordia* est-il le signe d'un problème grave dans le secteur des pêches dans la région atlantique? Je ne veux pas de réponse détaillée.

M. Carl Goodwin (chef, division des opérations de surveillance, ministère des Pêches et des Océans): Je ne peux parler que du point de vue de la mise en application de la loi, monsieur le président. Le fait qu'on défie l'autorité légale représente toujours un problème grave. Quant aux répercussions précises sur les pêches, je ne peux vraiment pas faire de commentaires.

M. Blackburn: Est-ce un problème qui s'aggrave? Le nombre d'incidents augmente-t-il, sans qu'ils soient tous aussi dramatiques que celui du *Concordia*?

[Text]

Mr. Goodwin: Back in December we seemed to think there was a fair amount of blatancy attached to the intrusions at that particular time. Since December we have seen very little by way of intrusion. Whether it is because of the weather or economic conditions or whatever, there seems to have been a marked decrease. We have also noticed an increase in American Coast Guard presence in the area of the line, so it appears as though the whole matter is being viewed as a very serious situation from both sides.

Mr. Blackburn: When you put into effect the procedures that you carried out, are you satisfied that what you did was correct and sufficient? If not sufficient or correct, where would you change the procedures or what would you have done differently that day?

Mr. Pouliot: The procedure went according to our policy on procedures. We followed the policy exactly. I have transmitted the policy on procedures to the Chair after my presentation here a few weeks or months ago. We followed what we were instructed to do.

As the General has pointed out, mounting a gun and taking warning shots at a foreign vessel is not a routine matter nor one that we take lightly. Therefore I have always felt it is necessary to ensure our Department of External Affairs is well aware of what is going on; the people in PCO should be aware of what is going on. They may be aware of other things going on in the region that we as a department would not know about. I have always felt that these consultations are necessary. As pointed out, maybe at times it might be possible to make them faster, but I would not want to change the process as it stands now.

Mr. Blackburn: On that day, Mr. Chairman, we sort of lost a little battle. We failed to effect an arrest. I have to assume that if a similar situation had taken place on national territory with respect to a crime being committed, the chief of police or the chief of investigations would have raised hell. He would asked why the bad guys got away, why the suspects eluded arrest.

• 1130

I am not trying to over-dramatize this incident. I do not want to build it up beyond what it may be. I do not know; I am not experienced in these affairs, but in this case the American ship did get away, and I want to know why. Why were you unable to effect the arrest? If it was because of regulation or procedural problems, then I want to know why those procedural problems prevented you. Maybe it was the weather; maybe it was the sea. Maybe it was too dangerous to board the ship. Maybe the *Concordia* could go faster than the Canadian destroyer, I do not know.

LGen Huddleston: Very early on in the process of discussing the action we would recommend—that is, in

[Translation]

M. Goodwin: En décembre, nous avons cru constater que les intrusions étaient de plus en plus flagrantes. Depuis décembre, il y en a eu très peu. Il semble y avoir une diminution marquée, que ce soit dû au temps, à la situation économique ou à tout autre facteur. Nous avons également remarqué une présence accrue de la garde côtière américaine dans le secteur de la ligne de démarcation, ce qui semble signifier qu'on prend la situation très au sérieux des deux côtés.

M. Blackburn: En ce qui concerne la procédure utilisée, pensez-vous avoir pris les bonnes mesures et toutes celles qui s'imposaient? Sinon, que changeriez-vous à la procédure ou qu'auriez-vous fait différemment ce jour-là?

M. Pouliot: On a respecté la procédure établie. On a suivi exactement la politique en vigueur. Après l'exposé que j'ai fait ici il y a quelques semaines ou quelques mois, j'ai transmis au président le texte de la politique concernant les procédures à suivre. Nous avons suivi les instructions données.

Comme l'a fait remarquer le général, mettre un canon en position et tirer un coup de semonce en direction d'un navire étranger ne constitue pas une affaire de routine et on ne le fait pas à la légère. Par conséquent, j'ai toujours jugé nécessaire de m'assurer que notre ministère des Affaires extérieures était mis au courant des événements, de même que le personnel du Bureau du Conseil privé. Ces personnes peuvent savoir au sujet de la région d'autres choses dont notre ministère ne serait pas courant. J'ai toujours jugé ces consultations nécessaires. Comme on l'a fait remarquer, on pourrait peut-être accélérer parfois les choses, mais je ne voudrais pas modifier la procédure actuelle.

M. Blackburn: Ce jour-là, monsieur le président, nous avons en quelque sorte perdu une petite bataille. Nous n'avons pas réussi à faire une arrestation. Je pense que si la même chose était arrivée à terre après qu'un crime ait été commis, le chef de police ou le directeur des enquêtes aurait fulminé. Il aurait demandé pourquoi on avait laissé s'échapper les bandits, pourquoi les suspects n'avaient pas été arrêtés.

Je ne cherche pas à dramatiser l'incident outre mesure. Je ne veux pas lui donner plus d'importance qu'il n'en mérite. Je n'ai pas d'expérience dans ce domaine, mais en l'occurrence, un navire américain s'est échappé, et je veux savoir pourquoi. Pourquoi avez-vous été incapable de l'arrêter? Si ce sont les règlements ou la procédure qui vous ont empêché de le faire, je veux savoir pourquoi. C'était peut-être à cause du mauvais temps ou de la mer. Il était peut-être trop dangereux d'essayer d'arraisonner le navire. Le *Concordia* était peut-être plus rapide que le destroyer canadien, je n'en sais rien.

Lgén Huddleston: Au tout début du processus de discussion, c'est-à-dire avec M. Pouliot et avec M. Lee des

[Texte]

discussion with Mr. Pouliot and with Mr. Lee of External Affairs—we collectively established that our recommendation to our ministers would be not to invoke any measure that would hazard life or limb either on the fishing boat or on our own vessel. So we established that constraint.

Certainly there are measures we could have taken to bring the fishing boat to port. I am not sure whether it would have been in one piece or in more. There are such measures, and indeed perhaps less dramatic than that, depending on the sea conditions. But perhaps I could let Commander Lerhe speak to this.

An opposed boarding, even in favourable sea conditions, of a vessel that has demonstrated a certain degree of aggressiveness, to me, is risking the lives of people. At what point is one going to consider this to be so important as to do that? We judged and so advised our ministers that it did not warrant that sort of risk.

Mr. Blackburn: Is it a fact, incidentally, that American fishing boats—

The Chairman: Mr. Blackburn, on that question, may I ask this very specific line. Did you have the capacity to board the *Concordia*? Suppose you had made that decision. Could you have done it, and could you have stopped it?

LGen Huddleston: I will let Commander Lerhe respond to that, because he is the technical expert on the capacity he had at the time.

Cdr Lerhe: Certainly, sir, we could have boarded, but it is almost a two-step process. The vessel has a history of aggression, ramming. He is willing to trade dents with a vessel—mine, that is—10 times larger than his. So my option is to put on a forced, heavily armed boarding party and take his ship. But I would be unwilling to put the fisheries officer and four of my crew in the water towards a vessel that manoeuvres very aggressively. Second, I can stop his manoeuvring aggressively, but I risk inflicting casualties by turning the guns on his ship.

So at one step I am risking my own neck. To produce that risk to them, there is going to be an excellent chance of creating casualties on the other ship, especially at night.

Mr. Blackburn: Is it a fact that the American fascination with handguns extends to these fishing boats? I understand some of them are quite heavily armed. Now, that is only rumour, but has anybody been able to establish that they had long rifles, handguns, and some of them maybe even semi-automatics?

Mr. Pouliot: Mr. Chairman, our fisheries officer, who is on the water every day, is maybe the best one to answer this.

[Traduction]

Affaires extérieures, nous avons décidé ensemble que nous recommanderions à nos ministres respectifs de ne pas avoir recours à des mesures qui mettraient en danger la vie ou la sécurité des personnes à bord du bateau de pêche ou de notre propre navire. Nous avons donc établi cette restriction.

Il y a certainement des mesures que nous aurions pu prendre pour amener le bateau de pêche au port. Je ne suis pas certain s'il y serait parvenu sans dégâts. Il existe de telles mesures et peut-être aussi d'autres un peu moins dramatiques, tout dépendant de l'état de la mer. Toutefois, je pourrais peut-être laisser le capitaine Lerhe vous en parler.

Même si la mer est calme, arraisonner de force un navire qui s'est montré agressif me semble mettre en danger la vie des personnes à bord. Quand peut-on juger que la situation le justifie? Nous avons évalué la situation et nous avons dit à nos ministres respectifs qu'elle ne justifiait pas ce genre de risque.

M. Blackburn: À propos, est-il vrai que des navires de pêche américains...

Le président: À ce propos, M. Blackburn, j'aimerais poser une question très précise. Aviez-vous la capacité d'arraisonner le *Concordia*? Supposons que vous en ayez pris la décision. Auriez-vous pu le faire, auriez-vous pu l'arrêter?

LGen Huddleston: Je vais laisser le capitaine Lerhe répondre à cette question, car c'est lui l'expert en ce qui concerne la capacité de son navire à ce moment-là.

Cdr Lerhe: Certainement, monsieur, nous aurions pu l'arraisonner, mais c'était une procédure à deux étapes, pour ainsi dire. Le bateau avait déjà éperonné notre navire. Son capitaine semblait prêt à laisser son bateau se tamponner avec un autre, le mien, qui était dix fois plus gros que le sien. J'avais donc le choix d'envoyer une équipe fortement armée pour arraisonner de force le navire et le prendre. Je n'étais cependant pas prêt à envoyer l'agent des pêches et quatre membres de mon équipage aborder un navire qui faisait des manoeuvres très agressives. J'avais aussi le choix de mettre fin à ces manoeuvres agressives, mais je risquais alors de blesser des personnes en pointant mes canons sur ce bateau.

J'aurais aussi mis nos vies en danger, en même temps que je risquais fort de blesser des personnes à bord de l'autre bateau, en particulier de nuit.

M. Blackburn: Est-il vrai que la fascination des Américains pour les armes de poing se manifeste jusque sur ces bateaux de pêche? Je crois savoir que certains d'entre eux sont très fortement armés. Ce n'est qu'une rumeur, mais quelqu'un a-t-il pu déterminer si les pêcheurs étaient munis d'armes de poing et même parfois d'armes semi-automatiques?

M. Pouliot: Monsieur le président, notre agent des pêches est peut-être mieux placé pour répondre à cette question, puisqu'il est en mer tous les jours.

[Text]

Mr. Ernie Sullivan (Fisheries Officer, Department of Fisheries and Oceans): Mr. Chairman, the Americans do carry weapons. One of our officers was involved with a man who had a loaded Uzzie. I was involved in another incident with the *Mary Elizabeth*, and they were wearing side arms at that time. The side arms had no effect whatsoever.

Mr. Blackburn: Are the Americans legally entitled to carry that kind of armament according to their own law? Does anyone know that?

Mr. April: I am not a legal adviser in American law, but I assume the laws regarding arms are much more—let us put it this way—liberal in the United States than in Canada. But I would assume that if they come within Canadian waters with a gun for which they do not have a permit from the Canadian police they are technically breaching Canadian law.

• 1135

Mr. Blackburn: Then what we are dealing with is potentially a very dangerous situation. If the captain has to order his men to board a hostile vessel we could be facing loss of life in a situation like this.

One way of possibly taking a less violent approach—and I think I mentioned this before—might be to try to work towards an extradition treaty with the United States in this respect, and also to bring our levels of fines, the amount of fines, into parity so it will not be financially advantageous for the Americans, in this case, to zip home fast and maybe pay a \$10,000 fine, as opposed to a \$300,000 or \$400,000 fine in Halifax.

Finally, although I have great sympathy for the Atlantic fishery and those who go out in the ships each day, I do not condone a rapid escalation in the use of firearms and shooting at what are basically civilian ships, commercial ships. God, the political fall-out... if we could only imagine what might happen between Ottawa and Washington if over fishing we had to blow a ship out of the water with loss of life. Therefore while I may not be satisfied with the chain of command here, up through Halifax to Ottawa and back through Halifax to the ships at sea—perhaps that can be improved on—I would still like to see some political authority at the top before the guns start going off on the sea. Quite frankly, I think DND would prefer that too, although I cannot speak for them.

The Chairman: As a follow-up, did anyone observe any persons with weapons on the *Concordia*? Is that a part of the record you are knowledgeable about?

Cdr Lerhe: None observed, sir.

Mr. Blackburn: Do you carry firearms too?

[Translation]

M. Ernie Sullivan (Agent des pêches, ministères des Pêches et des Océans): Monsieur le président, les Américains sont armés. L'un de nos agents a dû faire face à un homme qui était armé d'un Uzzie chargé. Dans un incident avec le *Mary Elizabeth*, j'ai pu voir que les membres de l'équipage étaient armés. Les armes n'ont cependant eu aucun effet.

M. Blackburn: Les Américains ont-ils le droit de porter ce genre d'armes, d'après leur loi? Quelqu'un le sait-il?

M. April: Je ne suis pas spécialiste en droit américain, mais je pense que les lois relatives au port d'armes sont beaucoup plus libérales, dirons-nous, aux États-Unis qu'au Canada. Je crois cependant que si quelqu'un pénétrait dans les eaux canadiennes avec un pistolet, sans avoir de permis de la police canadienne, techniquement, ce serait une infraction à la loi canadienne.

M. Blackburn: Nous faisons donc face à une situation qui présente de très grands risques. Des pertes de vie pourraient survenir si un capitaine ordonne à des membres de son équipage de monter à bord d'un navire hostile.

Une façon de désamorcer la situation—et je pense l'avoir déjà mentionné—, ce serait de conclure avec les États-Unis un traité d'extradition s'appliquant en pareil cas et d'imposer les mêmes amendes de part et d'autre de la frontière. De cette manière, il ne servirait à rien, aux Américains en l'occurrence, de regagner à toute allure les eaux américaines parce qu'ils ne sont passibles chez eux que d'une amende de 10,000\$ contre 30,000\$ ou 40,000\$ à Halifax.

Enfin, même si je comprends bien la situation dans l'Atlantique ainsi que les difficultés que connaissent les pêcheurs professionnels, je ne peux approuver qu'on fasse feu sur des navires commerciaux civils. Pensez aux conséquences politiques. Imaginons pour un instant ce qui se passerait entre Ottawa et Washington si, pour une question de pêche, des pertes de vie survenaient après un affrontement en mer. Par conséquent, même si la filière ne me plaît pas beaucoup, les renseignements étant transmis par Halifax à Ottawa, puis les ordres d'Ottawa à Halifax, et ensuite aux navires en mer—et peut être qu'on peut améliorer les choses à cet égard—, je voudrais que les autorités politiques supérieures soient mises au courant avant qu'on décide de s'attaquer à un navire étranger. Je pense que le MDN préférerait également que ce soit le cas, même si je ne peux pas vraiment parler en son nom.

Le président: Sur le même sujet, les membres de l'équipage du *Concordia* étaient-ils armés? Que savez-vous à ce sujet?

Cdr Lerhe: Personne n'a semblé armé, monsieur.

M. Blackburn: Vos navires sont-ils armés?

[Texte]

Mr. Sullivan: Yes, we do.

Mr. Blackburn: Do our fishing boats carry firearms, to your knowledge?

Mr. Sullivan: Some of them, yes.

Mr. Blackburn: Civilians?

Mr. Sullivan: Yes.

Mr. Rompkey: For sealing. They used to when they were allowed to seal.

Mr. Sullivan: In the tuna fishery they carry some now.

Mr. April: I would like to correct something where I might have been a bit imprecise in answering the question. Canadian law applies to the limit of the territorial sea, which is 12 miles, not 200 miles. The 200 miles is the fisheries... It would not have applied on Georges Bank. We are trying to correct that. But technically, no.

Mr. Hicks (Scarborough East): To all the gentlemen here today, I do not think any of us are here to criticize what you have done in any way. I think all of you should be congratulated on everything you found necessary to do on that occasion, going under the strict guidelines of the policies in place. It is only the policies we are trying to examine, and we are trying to see if in effect they are sufficient and if we can avoid this type of incident in the future or we can deal with it more expeditiously.

To that end, I think the question everyone has asked is whether the policies and regulations need amending or streamlining.

Mr. Pouliot: My colleague from National Defence can speak to this, if he wishes, on the side of National Defence.

As far as we are concerned in Fisheries and Oceans, I recognize we are frustrated at times that foreign vessels fishing illegally in Canadian waters cannot all be stopped from doing so, although I would like to point out that in the last few days we have successfully arrested two vessels, one on the west coast, one on the east coast. One is now in Halifax and the other one in Vancouver, and I understand the captain of the one in Halifax has already pleaded guilty. So it works. The policy is in place and it is successful. But when you are dealing with an aggressive fisherman, who will not understand reason whatsoever, then it is frustrating for all of us to realize we cannot implement the law as we would wish to.

On the other hand, we have regard for the lives of our own people and also for the political consequences of risking the lives of the others. I would like to say that in this respect what we are doing, very actively, is seeking the co-operation of the American Coast Guard political authorities in the United States, and I must admit they are very helpful indeed.

[Traduction]

M. Sullivan: Oui.

M. Blackburn: Savez-vous si nos bateaux de pêche sont armés?

M. Sullivan: Certains d'entre eux le sont.

M. Blackburn: Des bateaux civils?

M. Sullivan: Oui.

M. Rompkey: Il y avait des armes à bord des bateaux qui chassaient les phoques.

M. Sullivan: Il y a aussi des armes à bord des thoniers.

M. April: J'aimerais corriger une fausse impression que je vous ai peut-être laissée en répondant à une question. Les lois canadiennes s'appliquent jusqu'à la limite de la mer territoriale, c'est-à-dire jusqu'à 12 milles au large des côtes, et non 200 milles. La limite de 200 milles s'applique à la zone de pêche. Les lois canadiennes ne s'appliqueraient donc pas sur le banc de Georges. Nous essayons de corriger la situation, mais elle ne s'applique pas au sens strict pour l'instant.

M. Hicks (Scarborough-Est): Je tiens à affirmer que nous ne critiquons nullement les décisions qui ont été prises. J'estime même qu'il faudrait vous féliciter pour la façon dont vous avez réglé le problème compte tenu des lignes directrices très strictes qui existaient. Nous essayons simplement de voir si celles-ci sont pertinentes, et s'il n'y a pas moyen d'empêcher qu'un incident semblable ne se reproduise.

La question que nous nous posons tous, c'est de savoir si ces politiques et règlements doivent être modifiés ou simplifiés.

M. Pouliot: S'il le souhaite, mon collègue de la Défense nationale pourrait vous dire ce qu'il en pense.

Pour ce qui est du ministère des Pêches et des Océans, nous regrettons de ne pouvoir empêcher tous les bateaux qui le font de pêcher illégalement en eaux canadiennes, mais j'attire votre attention sur le fait que nous avons, ces derniers jours, arraisonné deux navires, l'un sur la côte ouest, et l'autre sur la côte est. Le premier se trouve à Vancouver, et l'autre à Halifax. Le capitaine de ce dernier navire a plaidé coupable aux accusations qui ont été portées contre lui. La politique en place fonctionne donc. Il est naturellement assez frustrant de ne pas pouvoir appliquer la loi quand on a affaire à un pêcheur agressif qui ne veut rien entendre.

Par ailleurs, nous n'entendons pas risquer la vie de notre personnel, et nous sommes conscients des conséquences politiques de toute action susceptible de mettre en danger la vie de citoyens étrangers. À cet égard, nous avons réussi à obtenir la collaboration étroite de la Garde côtière des États-Unis.

[Text]

• 1140

We are holding another meeting with the Americans in the next few days and we are making sure we have very strong collaboration with them because they themselves want to put a stop to it.

Mr. Hicks: That is good to hear.

Does anyone else have any comments regarding the existing regulations and policies? Do they need to be amended or streamlined?

LGen Huddleston: We are essentially quite happy with the policies that exist, Mr. Hicks. As in most things, we tend to place a lot of reliance on deterrence.

We are not entirely happy that we have all the tools, all the arrows in our quiver that would allow us to progressively escalate without taking action which would clearly be inappropriate. We continue to work at that so there is a better deterrent from our perspective.

As Mr. Pouliot said, the greatest gains can be made through collaboration with the United States, so a fishing boat does not feel that by skipping to the United States he will get a lighter penalty than if he had been run into a Canadian port.

Mr. Hicks: How recently has a ship been boarded under similar circumstances?

Mr. April: This week.

Mr. Hicks: So it was boarded at sea but did it heave to?

Mr. April: It heaved to.

Mr. Hicks: Has there ever been a ship boarded by Canadians, under similar circumstances, where the ship refused to heave to?

Cdr Lerhe: Not in the Canadian Navy.

Mr. Sullivan: I have been involved in one incident. It was the *Mary Elizabeth*. The vessel would not stop. My partner and I did a forced boarding. The situation turned sour. We had to call for back-up from our other ship. They delayed an armed boarding party and it was diffused quite quickly after that.

Mr. Hicks: I will have to get the definition of "sour" for the record. How sour did it get?

Mr. Sullivan: We could not convince the captain to turn toward the Canadian port. He was determined to go to an American port.

The Chairman: What is the date of that incident, approximately?

Mr. Sullivan: It was September 1988, I believe.

Mr. Rompkey: What kind of ships were involved?

Mr. Sullivan: The two Fisheries patrol vessels were the *Cygnus* and the *Chebucto*.

Mr. Hicks: I am trying to draw some comparisons—on that occasion did you go through all of this

[Translation]

Nous rencontrerons encore une fois sous peu les Américains, et nous allons nous assurer d'accroître notre collaboration parce que les Américains eux-mêmes veulent mettre fin à la pêche illégale.

M. Hicks: Voilà de bonnes nouvelles.

Y a-t-il d'autres observations à faire au sujet des politiques et des règlements actuels? Faut-il les modifier ou les simplifier?

Lgén Huddleston: Les politiques qui existent nous conviennent dans l'ensemble, monsieur Hicks. Comme dans d'autres domaines, nous comptons beaucoup sur la dissuasion.

Nous ne sommes pas tout à fait satisfaits des recours progressifs dont nous disposons pour empêcher toute action qui dépasserait les bornes. Nous essayons d'exercer une plus grande dissuasion.

Comme M. Pouliot l'a dit, la façon de vraiment régler la situation, c'est d'obtenir la collaboration des autorités américaines pour qu'il y ait uniformisation des sanctions appliquées en cas de pêche illégale.

M. Hicks: Quand pour la dernière fois a-t-on arraisonné un navire dans des circonstances semblables?

M. April: Cette semaine.

M. Hicks: Le navire s'est-il laissé arraisonner de bonne grâce?

M. April: Oui.

M. Hicks: Des Canadiens ont-ils dû déjà recourir à la force pour arraisonner un navire?

Cdr Lerhe: Pas dans la marine canadienne.

M. Sullivan: Je me suis déjà trouvé dans une situation semblable. Le *Mary Elizabeth* ne voulait pas s'arrêter. Mon partenaire et moi avons dû l'arraisonner de force. La situation a mal tourné, et nous avons dû appeler des renforts. On nous a envoyé du personnel armé, et tout est rentré dans l'ordre.

M. Hicks: Qu'entendez-vous exactement par "la situation a mal tourné"? Dans quel sens?

M. Sullivan: Nous n'avons pas pu convaincre le capitaine de se diriger vers un port canadien. Il entendait se rendre à un port américain.

Le président: Savez-vous à peu près quand cet incident s'est produit?

M. Sullivan: Sauf erreur, c'est en septembre 1988.

M. Rompkey: Quel genre de navires étaient en cause?

M. Sullivan: Il s'agissait des deux patrouilleurs du ministère des Pêches, le *Cygnus* et le *Chebucto*.*o.

M. Hicks: J'essaie d'établir des comparaisons. À cette occasion, avez-vous suivi la filière normale? Avez-vous

[Texte]

communication back and forth to Halifax and then to Ottawa to get permission up and down the ladder before you took action?

Mr. Sullivan: Myself? No, I was on board the other vessel. The *Cygnus* would have done that.

Mr. Hicks: But it did take place, I assume?

Mr. Sullivan: Yes.

Mr. Hicks: The same type of permission requested took place back and forth over a period of hours.

Mr. Goodwin: Mr. Chairman, there is a very deliberate policy in place for dealing with that type of situation, and that would have occurred under those circumstances.

Mr. Hicks: But would it not have been the precise policy we see outlined here for the *Concordia*?

Mr. Goodwin: It would have had to have been under the Department of Fisheries and Oceans policy document and guidelines with respect to armed boardings and forced boardings at sea. The military were not involved in the particular situation to which Mr. Sullivan is referring.

As a matter of fact, this was the first incident the Scotia-Fundy region has been involved in with respect to the military and the use of force. This is a first-time occasion with respect to the Scotia-Fundy region in relation to fisheries.

Mr. Rompkey: The *Concordia* was the first?

Mr. Goodwin: Yes, it was.

Mr. Hicks: If there had not been a Department of National Defence vessel or a Fisheries vessel there, the *Concordia* would not have been boarded. Is that possible?

• 1145

Mr. Goodwin: No, that is not a fair assumption. He may have been boarded had he allowed us to board him at the time. If there was resistance, as there was in this case, then the Department of Fisheries in all likelihood would have experienced similar difficulties and decisions would have had to be made with respect to the use of force and how far we were prepared to escalate the situation at that time.

Mr. Hicks: But there was opposition in the other example when they decided on that occasion to board.

Mr. Goodwin: There was opposition, but the officers at the scene, as I understand it, were able successfully to get aboard that vessel without using the main armament of the patrol vessel, which is the 50-calibre machine gun in the case of the Department of Fisheries. I do not have the exact details.

Mr. Hicks: I am trying to figure out how we are going to protect our fish.

In this particular *Concordia* case, the trial will be in the States. Is restitution made to Canada in any way for the fish? I do not want the fish back, but—

[Traduction]

demandé l'autorisation d'Ottawa avant de prendre votre décision?

M. Sullivan: Je ne l'ai pas fait moi-même, j'étais à bord de l'autre navire. C'est le *Cygnus* qui l'a fait.

M. Hicks: Mais on a suivi la filière, je présume?

M. Sullivan: Oui.

M. Hicks: Je présume que quelques heures ont dû s'écouler avant qu'on vous donne une réponse.

M. Goodwin: Monsieur le président, une politique couvre ce genre de situation, et nous l'avons appliquée.

M. Hicks: Est-ce la même politique qui s'est appliquée dans le cas du *Concordia*?

M. Goodwin: C'est la politique du ministère des Pêches et des Océans qui s'applique aux arraisonnements armés et aux arraisonnements forcés en mer. L'armée n'est pas intervenue dans le cas que mentionne M. Sullivan.

En fait, c'est le premier incident de pêche à survenir dans la région *Scotia-Fundy* qui a exigé l'intervention de l'armée et le recours à la force.

M. Rompkey: L'incident mettant en cause le *Concordia*?

M. Goodwin: Oui.

M. Hicks: Est-il juste de dire que le *Concordia* n'aurait pas été arraisonné s'il ne s'était pas trouvé dans les parages un navire du ministère de la Défense nationale ou du ministère des Pêches?

M. Goodwin: Non. Nous aurions pu l'arraisonner s'ils ne s'y étaient pas opposés. Le ministère des Pêches aurait vraisemblablement fait face à la même résistance et il aurait fallu décider jusqu'où nous étions prêts à aller.

M. Hicks: Mais il y a eu résistance dans l'autre cas qu'on nous a donné en exemple.

M. Goodwin: Oui, mais dans ce cas on est parvenu à arraisonner le navire sans devoir utiliser l'armement principal du patrouilleur du ministère des Pêches qui est une mitrailleuse de calibre 50. Je ne connais cependant pas tous les détails de cet incident.

M. Hicks: J'essaie simplement d'établir comment nous allons protéger nos ressources halieutiques.

Dans le cas du *Concordia*, le procès aura lieu aux États-Unis. Va-t-on nous compenser pour le poisson perdu? Je ne veux pas qu'on nous retourne le poisson, mais. . .

[Text]

Mr. Rompkey: Why not?

Mr. Hicks: Well, they might not be in very good shape now, Mr. Rompkey.

Mr. Rompkey: I do not care; they are our fish.

Mr. Hicks: That is right, and that is my point.

Is there restitution on some occasions in situations like this?

Mr. April: No, there is no restitution under the current system. What happens in the United States in the particular case of the *Concordia* is that the American authorities prosecute the captain under what they call the Lacey Act, which is an old trade law that says it is illegal in the States to be in possession of illegally acquired goods from another state or another country. But the problem with that act is that the maximum fine is just \$10,000, while our own fisheries laws, I think, call for a fine of \$750,000. That is why the American fishermen try to flee back home to Bedford when they are caught on the Canadian side. If they accept to go to Halifax then they are running the risk of a fine of up to \$750,000, but if they escape to the States then at most they will probably only get \$10,000 under the Lacey Act.

What we are trying to do now with the Americans—and in principle I think we should start negotiations pretty soon on it—is to put into place an agreement on the reciprocal enforcement of our respective fisheries laws. That would mean that a Canadian fisherman who fished illegally in United States waters could be prosecuted in Canada under the Canadian fisheries laws, and an American fisherman who fished in our waters could be prosecuted in the United States under what they call the Magnuson Act, which is the equivalent of their fisheries laws.

There is still a big problem there because the Magnuson Act calls for fines with a maximum, I think, of \$25,000. It still does not compare with our maximum fine, but it is progress and it is better than nothing.

Mr. Hicks: And at least Canada would get the fine money. In this situation, if the *Concordia* is found guilty in the United States and fined \$10,000 and it is proven that this violation took place in Canadian waters, then we should have an agreement in place that they send us the fine.

The Chairman: In responding to this, we are talking about the restitution of the fish that has been collected. There is also the question of the ships bumping each other, the ship damage. Do the Americans hold any responsibility—and if not, why not—for the damage done to the ship?

Mr. April: I would say that the individual captain could certainly be sued or prosecuted for damage.

The Chairman: There is nothing in law that we can—

Mr. April: No. All we can do in law is to ask, as we have done, the Americans to prosecute the chap in question, and the American authorities have accepted to

[Translation]

M. Rompkey: Pourquoi pas?

M. Hicks: Vu le temps écoulé, monsieur Rompkey, il risque de ne pas être trop appétissant.

M. Rompkey: Peu importe, il est à nous.

M. Hicks: Tout à fait.

Prévoit-on la restitution dans pareil cas?

M. April: Non, pas en vertu du système actuel. Le capitaine du *Concordia* sera poursuivi aux termes de la *Lacey Act* des États-Unis, laquelle énonce qu'il est illégal pour un citoyen américain d'être en possession de biens qu'ils se seraient procurés de façon illégale dans un autre pays. Le problème, c'est que la loi ne prévoit qu'une amende maximale de 10,000\$ alors que nos lois sur les pêches imposent des amendes de 750,000\$. Voilà pourquoi les Américains mettent vite le cap sur Bedford quand on les surprend à pêcher illégalement du côté canadien. S'ils se rendent à Halifax, ils risquent de se voir imposer une amende de 750,000\$, mais s'ils réussissent à s'enfuir vers les États-Unis, ils s'en tireront avec une amende de 10,000\$ en vertu de la *Lacey Act*.

Nous essayons de négocier avec les Américains—et j'estime que ces négociations devraient débiter sur le champs—une entente prévoyant l'application réciproque de nos lois en matière de pêche. De cette façon, les lois canadiennes s'appliqueraient aux pêcheurs américains et vice-versa. Aux États-Unis, la *Magnuson Act* est l'équivalent de notre Loi sur les pêches.

Or, cette loi prévoit des amendes maximales de 25,000\$ seulement. C'est peu comparativement aux amendes prévues dans nos lois, mais c'est tout de même une amélioration.

M. Hicks: Et au moins l'amende serait versée au Canada. Si l'on impose une amende de 10,000\$ au *Concordia* pour avoir pêché en eaux canadiennes, une entente devrait prévoir le versement de cette amende au Canada.

Le président: Il y a aussi la question de la restitution du poisson et des dommages causés aux navires. Les américains seront-ils tenus responsables des avaries causées aux navires canadiens, et sinon, pourquoi pas?

M. April: On pourrait certainement réclamer des dommages-intérêts du capitaine du *Concordia*.

Le président: Aucune loi ne nous permet. . .

M. April: Non. Tout ce que nous pouvons faire, c'est de demander que des poursuites soient intentées contre le capitaine en question, ce que les autorités américaines ont

[Texte]

do that. Our other duty obviously is to help them by giving them as much evidence as we can, which we did in this case. I do not remember exactly where the process is at this moment.

Mr. Hicks: There would be ample photographs, for instance.

• 1150

Mr. April: Yes, I think there are videos in this case. We could ask the officers who participated in the action to go and testify as to the facts. But that did not use to take place in the good old days; now it is something new that we are trying to do because of this new spirit of enforced co-operation.

Mr. Hicks: I am pleased that there is progress.

Mr. April: I just wanted to add one point. At the end of December a treaty signed in 1985 came into force. We call it the MLAT, the Mutual Legal Assistance Treaty between Canada and the United States. It opens an avenue we have not fully explored yet, because it is too early to co-operate in fisheries enforcement cases.

You were mentioning restitution. There is an article there about the proceeds of crime. We have never tried it, but in a case like this we think we could ask the Americans to seize the fish, auction it and give us the money back. They have suggested to us they are certainly ready to look into this. We do not know whether they actually can do it, but that is something we are trying to look into very seriously.

Mr. Hicks: An analysis of that catch must have gone on record in the States when he got to home port.

Mr. April: Yes, but he would still have to sell it. I do not know how it works on the wharves at Bedford.

Mr. Rompkey: I just want to make a comment and then ask a question. The comment is with regard to the process. All the officials have said that they see that the process in place is a workable process and, as I understand what they say, they cannot see that there would be changes in it. I want to point out that it took two hours for the Minister of Fisheries to decide what steps to be taken and a further two hours before DND indicated that it was prepared to show strength. It took 5 hours and 25 minutes to get an Ottawa decision on how to proceed after the briefing note began to be prepared. There was a total time lapse of 6 hours and 45 minutes. Now, if there is not something wrong with that decision-making process, then there is something wrong with me.

[Traduction]

convenu de faire. Il nous incombe évidemment de leur fournir autant de preuves que nous le pouvons, ce que nous avons fait. Je ne sais pas trop où le processus en est maintenant.

M. Hicks: Je présume qu'on aura remis aux autorités américaines de nombreuses photographies.

M. April: Oui, je crois que dans ce cas-ci, il existe des enregistrements vidéos. Nous pourrions demander aux officiers qui ont participé de témoigner. Cependant, ce n'est pas ainsi que ça se passait dans le bon vieux temps; c'est une nouvelle mesure que nous mettons à l'essai dans cet esprit de collaboration en matière d'application de la loi.

M. Hicks: Je me réjouis de voir qu'il y a eu des progrès.

M. April: Je tenais simplement à ajouter quelque chose. À la fin décembre, un traité signé en 1985 est entré en vigueur. Il s'agit du Traité d'entraide juridique en matière pénale entre le Canada et les États-Unis. Ce traité ouvre une nouvelle voie que nous n'avons pas encore explorée à fond, car il est encore trop tôt pour collaborer dans le domaine de l'application de la loi régissant les pêches.

Vous avez parlé de restitution. Le traité comprend un article concernant les produits de la criminalité. Nous ne l'avons pas encore mis à l'essai mais dans un cas comme celui-ci, nous pensons pouvoir demander aux Américains de saisir le poisson, de le vendre et de nous rendre l'argent. Ils nous ont indiqué qu'ils sont certainement prêts à étudier cette possibilité. Nous ne savons pas quel sera le résultat de leur examen, mais c'est un recours sur lequel nous nous penchons très sérieusement.

M. Hicks: La prise a dû être analysée et enregistrée aux États-Unis lorsque le navire est arrivé à son port d'attache.

M. April: Oui, mais il faudrait encore qu'il la vende. Je ne sais pas comment on fonctionne, sur les quais de Bedford.

M. Rompkey: Je voudrais faire une observation et, ensuite, poser une question. L'observation a trait aux procédures. Tous les fonctionnaires nous ont dit qu'il y a des procédures en place et qu'elles peuvent fonctionner et, si j'ai bien compris, ils n'y envisagent pas de modification. Je tiens à souligner que le ministère des Pêches a mis deux heures à décider quelles mesures prendre et qu'on a dû attendre encore deux heures avant que le ministère de la Défense n'indique qu'il était prêt à démontrer sa force. Il a fallu cinq heures et 25 minutes après qu'on ait commencé à préparer la note d'information avant qu'Ottawa ne décide de la marche à suivre. Il y a donc eu un délai total de six heures et 45 minutes. Et bien, s'il n'y a pas quelque chose qui cloche dans cette procédure de prise de décision, alors c'est moi qui ne comprend rien.

[Text]

The second thing is that we are not prepared to put lives at risk. I just want to put on the table that there are lives at risk—lives of people I represent. We had a serious crisis in the Atlantic fishery. I am not trying to be dramatic, I am just laying out the facts of the matter. Canada is suffering a serious crisis and even the Prime Minister has admitted that.

I think it is important to have that on the record. Because if we are talking about putting lives at risk—

The Chairman: It is a very excellent question, Mr. Rompkey, but it is not what we call a supplementary by any parliamentary—

Mr. Rompkey: Are you going to disallow the remarks?

The Chairman: No, I am asking you to be quick, because there are members who have not had the opportunity—

Mr. Rompkey: All right. The question is this: What would happen if a Canadian fishing vessel were in American territorial waters? I do not know which of our guests can answer that. Maybe Mr. Sullivan could try. I do not know if he has been involved in a situation like that. What would be the opposite case if a Canadian vessel were fishing in American territorial waters? What would happen?

Mr. Sullivan: I cannot answer that.

Mr. Rompkey: Can anybody answer that?

Mr. Pouliot: I can speak of a case that is before the American courts. Two Canadian vessels were arrested last summer on the west coast, the *Fonzie* and the *Viscount*—I think we in fact talked about this here at this committee—for allegedly fishing in American waters. The boats were brought to an American port and seized and the skippers are to appear in court. I understand there were delays and it has not happened yet, but the Canadian skippers were to appear in an American court and answer charges of illegally fishing in American waters. They are therefore doing as we do to their ships: they are applying the law in the same manner as we are.

Mr. Rompkey: Were the ships stopped?

Mr. Pouliot: Yes, they were and they were boarded by the American Coast Guard.

The Chairman: Mr. Rompkey, your questions are very excellent, but they are not supplementaries. —Mr. Ferland.

M. Marc Ferland (député de Portneuf): Lorsque j'entends ce que vous dites ce matin, je me sens vraiment en sécurité. Je ne dis pas que nous n'essayez pas de faire un excellent travail, mais la procédure ou la «procédurite» qui existe pour arrêter un criminel est quand même aberrante. Un agent de police qui serait à la porte d'une banque au moment où des criminels sortent

[Translation]

Le deuxième point que je tenais à soulever concerne le fait qu'on n'est pas disposé à risquer des vies. Je tiens simplement à vous rappeler qu'on risque justement la vie des gens que je représente. Les pêches de l'Atlantique ont connu une crise grave. Je ne cherche pas à faire du sensationnalisme, je vous rappelle tout simplement les faits. Le Canada connaît une crise grave et cela, même le premier ministre l'a reconnu.

Je pense qu'il est important qu'on se le dise. Car, si nous parlons de mettre des vies en péril—

Le président: Votre question est excellente, monsieur Rompkey, mais elle ne constitue certainement pas une question supplémentaire au sens parlementaire—

M. Rompkey: Vous m'interdisez de m'exprimer?

Le président: Non, je vous demande de vous dépêcher, car il y a d'autres députés qui n'ont pas encore eu l'occasion—

M. Rompkey: D'accord. La question est la suivante: Qu'arriverait-il si un bateau de pêche canadien se retrouvait en eaux territoriales américaines? Je ne sais pas qui d'entre vous pourra répondre. Peut-être que M. Sullivan pourrait tenter de le faire. Je ne sais pas s'il a connu des situations pareilles. Qu'arriverait-il dans le cas contraire, c'est-à-dire, si un bateau canadien pêchait dans les eaux territoriales américaines?

M. Sullivan: Je ne peux pas répondre à votre question.

M. Rompkey: Quelqu'un peut-il y répondre?

M. Pouliot: Je peux vous parler d'une cause dont sont saisis les tribunaux américains. Deux bateaux canadiens, le *Fonzie* et le *Viscount* ont été saisis l'été dernier sur la côte ouest—d'ailleurs, je pense que nous en avons parlé devant ce Comité—et accusés d'avoir pêché en eaux américaines. Les bateaux ont été conduits à un port américain et saisis, et les capitaines seront traduits en justice. D'après ce que j'ai pu comprendre, il y a eu des délais, donc ils n'ont pas encore comparu, mais ils sont sensés le faire, devant un tribunal américain pour répondre aux accusations de pêche illégale en eaux américaines. Donc, les Américains font comme nous: ils appliquent la loi de la même façon que nous.

M. Rompkey: Les bateaux ont été arraisonnés?

M. Pouliot: Oui, la Garde côtière américaine les a arraisonnés et visités.

Le président: Monsieur Rompkey, vos questions sont excellentes, mais ce ne sont pas des questions supplémentaires. Monsieur Ferland.

Mr. Marc Ferland (Portneuf): Having heard what you had to say this morning, I really feel safe. I am not saying that you are not trying to do an excellent job, but the procedure, or "proceduritus", involved in arresting a criminal is absurd. It is as if a police officer, standing at the door of a bank when one of the criminals emerged, had to call his chief to ask whether he should arrest the

[Texte]

de la banque doit appeler son chef pour savoir s'il doit les arrêter et s'il doit utiliser son arme pour le faire. . . C'est complètement aberrant.

[Traduction]

robber, whether he should use his weapon in doing so. . . It is altogether absurd.

• 1155

Comment peut-on affirmer aux pêcheurs canadiens et aux Canadiens en général que nous assurons leur souveraineté et leur sécurité alors qu'il faut presque une journée entière pour qu'on puisse arrêter un bandit? Pourquoi ce gars-là est-il intéressé à se sauver? Parce qu'il va faire de jolies économies: de 10,000\$ à 750,000\$. Si je commets une infraction criminelle, mon choix est bien simple: je vais courir tant et aussi longtemps que je le pourrai.

Il semble que le *Saguenay* ait communiqué d'une façon quelconque—on ne sait pas si c'est par radar ou visuellement—à quatre ou cinq reprises, entre le 9 et le 10; il aurait détecté le *Concordia*. On sait qu'il y a eu une collision le lendemain, vers 10 heures ou 11 heures. Il semble que le *Concordia* se soit sauvé quelque part ou ait traversé la fameuse frontière quelques heures plus tard. J'aimerais bien savoir combien de temps s'est écoulé entre le moment où on a eu la preuve que le bandit était là, parce qu'il y a eu collision, et le moment où il a traversé la fameuse ligne. Il a dû s'écouler un temps considérable. Est-ce qu'à ce moment-là, on a pensé à utiliser des gaz lacrymogènes? Est-ce qu'on a pensé à lancer des câbles pour essayer de l'aborder et de le retenir d'une façon quelconque? Est-ce que cela fait partie des procédures qui sont envisagées? Lorsque la police d'une municipalité cerne un bandit quelque part, elle utilise des gaz lacrymogènes s'il ne veut pas sortir. Est-ce que cela fait partie de notre technique?

The Chairman: I think the question is fine.

M. Ferland: Ils vont répondre.

The Chairman: Is there another way of immobilizing that ship?

LGen Huddleston: There are other ways of immobilizing it. Again, one has to consider what the ramifications are. A naval expert will have to deal with any more detailed technical questions than this. But if you were to disable a vessel by fouling its propulsion system, then I think you have accepted the responsibility to ensure the safety of its occupancy, subsequently, when it cannot move. That is a consideration.

The mechanics of doing that may be much simpler in concept than they are in practice, again depending on the conditions. But I would let Commander Lerhe pursue that particular possibility. With respect to tear-gas, I do not believe that we are so equipped.

This is a fascinating topic. How important is it to us to stop that ship? Whether it is a fisheries vessel or a DND vessel, that is a judgment which is essentially of a political nature. If you tell us that you want it stopped at all costs, we will stop it at all costs.

How can we tell Canadian fishermen and Canadians in general that we are ensuring their sovereignty and security, when it takes almost a whole day to arrest one thief? Why does the thief want to get away? Because he is going to save himself a good deal of money: between \$10,000 and \$750,000. If I commit a crime, deciding what to do next is easy: I will stay on the run for as long as I can.

It seems that the *Saguenay* established some kind of communication— we do not know whether radar or visual— four or five times, between the 9th and the 10th; it apparently spotted the *Concordia*. We know there was a collision the following day, between 10 a.m. and 11 a.m. It seems that the *Concordia* escaped somewhere or crossed the famous line a few hours later. I would like to know how much time passed between the moment when it became evident that the thief was there, since there was a collision, and the moment when he crossed that line. A good deal of time must have elapsed. At that point, was the possibility of using tear gas considered? Was the possibility of using cables to try and accost or immobilize the vessel considered? Are those some of the procedures considered? When municipal police officers surround a criminal, they use tear gas if he refuses to come out. Is that technique available to us?

Le président: La question est tout à fait pertinente.

Mr. Ferland: They will answer.

Le président: Y a-t-il une autre façon d'immobiliser le bateau?

Lgén Huddleston: Il y a d'autres façons de l'immobiliser. Là encore, il faut penser aux conséquences. Pour des questions techniques plus détaillées que celles-ci, il faudrait vous adresser à un expert naval. Mais, si vous désemparez un bateau en bloquant son système de propulsion, je crois que vous devez vous porter responsable de la sécurité de ses occupants, une fois le bateau immobilisé. Il faut donc tenir compte de cela.

Les méthodes utilisées pour se faire peuvent paraître beaucoup plus simples en théorie qu'en pratique; cela dépend des conditions. Cependant, je demanderai au Capitaine Lerhe de répondre en plus grand détail. Pour ce qui est du gaz lacrymogène, je ne crois pas que nous ayons l'équipement nécessaire.

C'est un sujet fascinant. Quelle importance revêt l'immobilisation du bateau? Que la situation mette en cause une frégate de pêches ou un navire du ministère de la Défense, c'est une question qui appelle un jugement de nature essentiellement politique. Si vous nous dites que

[Text]

For the moment, we operate on the basis that it is not worth injuring people for. That includes hazarding a vessel, which one would do by fouling its propulsion system. That includes the use of tear gas or other such devices to incapacitate the crew members.

I do not wish to suggest, in offering that response, that we are not applying our ingenuity to the maximum to devise methods of bringing vessels to a halt. In fact, we are enjoying some success in that. But I would not want to indicate any degree of over-confidence in that regard. Perhaps if the occasion recurs, we will have an opportunity to determine whether we have found better methods of tackling such a problem than were available to us at that time.

• 1200

But we are certainly concerned because we would like, as much as you, to bring such vessels to a stop when they are unco-operative, and we would like to do that without hazarding life or limb. Commander Lerhe, perhaps you could talk about falling screws and tear gas.

Cdr Lerhe: Monsieur Ferland, pendant cet incident, M. Sullivan et moi avons discuté de toutes les méthodes possibles comme les lignes et l'usage de gaz. En haute mer, il est plus en mesure que moi d'éviter ces lignes parce qu'il est plus maniable, et l'usage du gaz en haute mer est presque inutile étant donné le vent. Il reste seulement l'usage du canon contre ses hélices, ce qui implique toujours un risque clair de blessures sur le vaisseau américain.

M. Ferland: Vous me dites qu'il est à peu près impossible d'intervenir avec des armes ou avec des gaz, car on risque de blesser des gens. Tout criminel risque de se faire blesser en commettant un acte criminel, n'est-ce pas? Je ne vois pas pourquoi on devrait traiter un criminel de haute mer avec des gants blancs. Dans le cas d'un criminel sur la terre ferme, dans la municipalité d'Ottawa, on va tenter de mettre des gants blancs, mais s'il ne comprend pas, on va peut-être lui brasser la cage un peu plus fort pour qu'il obtempère aux ordres et qu'on puisse l'arrêter.

C'est ce que je ne comprends pas. Il faut passer par une série d'étapes. Si vous étiez en mer et que vous aviez une bonne occasion de faire sauter son gouvernail, vous ne pourriez pas le faire parce qu'il faudrait que vous obteniez d'abord la permission de votre ministre à vous, celle du ministre des Pêches et celle de je ne sais qui d'autre. Celle du ministre des Affaires extérieures? Toute cette procédure fait que le gars a le temps de se sauver bien loin. Il peut aller où il veut pendant ce temps-là.

Pendant ce temps-là, on continue à se faire voler, et les gens disent: Les gars, allez pirater au Canada, car cela ne coûte pas cher; de toute façon, avant qu'on vous arrête, vous avez le temps de revenir trois fois. C'est la

[Translation]

vous voulez que nous immobilisions le bateau à tout prix, nous le ferons.

Pour l'instant, nous partons du principe que ce n'est pas assez important pour qu'on cause des blessures. Cela veut dire que l'on ne met pas un bateau en danger, comme on le ferait si on bloquait son système de propulsion. On n'a pas non plus recours au gaz lacrymogène ni à d'autres moyens de désarmer l'équipage.

Tout en vous répondant ainsi, je vous assure que nous déployons toute notre ingéniosité pour trouver de nouvelles méthodes permettant d'immobiliser un bateau. Sans pécher par excès de confiance, je dirais que nous avons rencontré un certain succès. Si jamais le même genre d'incident survient, nous pourrions déterminer si nos nouvelles méthodes sont plus efficaces.

Mais c'est certainement un de nos soucis car, comme vous, nous tenons à ce que soient immobilisés les bateaux qui refusent d'obtempérer, sans pour autant mettre en péril des vies humaines. Le capitaine Lerhe pourrait peut-être nous parler des grappins et de gaz lacrymogène.

Cdr Lerhe: Mr. Ferland, in the course of the incident Mr. Sullivan and I discussed all possible methods including the use of lines and tear gas. On the high seas the intruder is in a better position than I to avoid these lines since his vessel can be more easily maneuvered, and because of the wind there is little point to using tear gas. The only other choice is to use the gun against the other ship's propellers and that of course involves the risk of causing injury on the American vessel.

Mr. Ferland: You are telling me it is almost impossible to make use of arms or tear gas because of the risk of causing injury. Any criminal engaging in a criminal pursuit runs the risk of injury, doesn't he? I do not see why a criminal on the high seas deserves to be treated with kid gloves. A criminal on land, here in the Municipality of Ottawa, may be treated carefully but if he persists, he may have to be shaken up a bit for him to obey orders and for an arrest to take place.

I do not quite understand. There is a succession of steps. If you were at sea and had a good opportunity to put his wheel out of commission, you would be unable to do so because first of all you would require permission from your department, then from the Department of Fisheries and probably another one, is it the Department of External Affairs? With this kind of procedure, the culprit has all the time he needs to make his getaway and go wherever he wants.

While this is taking place, they keep coming here to maraud in Canadian waters, knowing that they will have little to pay and that, in any case, they will have ample time to make off if ever an attempt is made to stop them.

[Texte]

conclusion que je tire. J'aimerais bien que les gens de Pêches et Océans puissent trouver une méthode plus rapide et plus efficace. Cela n'a pas d'allure. En tout cas, je ne peux pas accepter cela et je ne peux pas vendre cela aux Canadiens.

LGen Huddleston: I would like to offer an observation to that and I will ask Mr. Pouliot to amplify. There are probably quite a few lawyers in this room and there are certain principles with respect as to the appropriate use of force in comparison to the crime that has been committed, and that is a judgment we in DND are not making. I think it is something one should think about in these circumstances.

The other point I would offer Mr. Ferland is that you make the assumption there has been a reaction to this incident from the American fishing fleet, which is to simply repeat the event. I suspect Mr. Pouliot will offer you an alternative view on that subject.

M. Pouliot: Comme dit le général, la leçon de l'incident du *Concordia* a été plutôt positive du côté des Américains. D'une part, les autorités américaines se sont montrées encore plus disposées à discuter avec nous et à mettre en place des mesures de respect de la loi, à la fois du côté américain et du côté canadien. Donc, on a senti une augmentation de l'intérêt des Américains à mettre en place les mesures nécessaires.

• 1205

Deuxièmement, nous avons constaté, comme M. Goodwin l'a dit, qu'à la suite de l'incident, la garde côtière américaine a augmenté le rythme de ses patrouilles sur le Banc de George. Les Américains ont voulu être présents eux-mêmes dans la région pour forcer les bateaux américains à respecter la frontière.

Je crois que même les pêcheurs américains ont interprété cela comme une manifestation de notre intention sérieuse de mettre fin à ces abus, puisque le dernier vaisseau qui a été pris en flagrant délit de pêche dans les eaux canadiennes s'est rendu immédiatement à notre demande et s'est arrêté.

Nous continuons à faire des recherches très actives pour trouver d'autres moyens de forcer un bateau à s'arrêter, sans faire usage de force abusive et sans mettre en danger la vie de Canadiens ou de membres d'équipage du bateau étranger. Donc, des recherches sont continuellement en cours pour trouver des moyens additionnels et peut-être plus efficaces.

Pour ce qui est de l'utilisation de la force, mon collègue, qui est avocat, peut vous en parler si vous le désirez.

M. April: Je ne suis pas un criminaliste, mais plutôt un internationaliste. En droit, il y a un principe de base qui est celui de l'usage de la force proportionnelle.

En fait, il faut toujours éviter de faire des comparaisons. Vous avez comparé l'incident en question à

[Traduction]

That is the conclusion I draw from the incident. I would like the people in Fisheries and Oceans to come up with a more rapid and efficient response. We have got to have something better than the present practice, I just cannot go along with it and I cannot sell it to Canadians.

Lgén Huddleston: Je vais vous faire une observation et je demanderais ensuite à M. Pouliot de vous faire une réponse plus détaillée. Il y a sans doute plusieurs juristes ici qui connaissent le principe de l'usage de la force proportionnelle en tenant compte de la nature du crime et ce n'est pas à nous au ministère de la Défense de faire cette appréciation. C'est une chose à laquelle il faut réfléchir dans ces circonstances.

M. Ferland semble croire aussi que la flotte de pêche américaine a réagi à cet incident en multipliant les dépravations. M. Pouliot pourra sans doute vous éclairer à ce sujet.

Mr. Pouliot: As the General pointed out, the repercussions of the *Concordia* incident were more positive as far as the Americans are concerned. The American authorities showed an even greater willingness to discuss matters with us and implement measures aimed at ensuring compliance with the law on both the Canadian and American sides. So the Americans have shown greater interest in implementing the required measures.

Secondly, as Mr. Goodwin noted, following this incident, the American coast guard increased its patrols along Georges Bank. The Americans wanted to be present themselves in the area to compel American boats to respect the limit.

I think that even the American fishermen saw this case as a sign of the seriousness of our intention to put an end to such abuse since the last vessel caught in the act of fishing in Canadian waters immediately complied with our request and heaved to.

We are continuing to actively research other means of forcing a boat to stop without excessive use of force and without risking the lives of Canadians or members of the foreign boat's crew. So we are continuing to look for other and perhaps more efficient methods.

If you would like, my colleague can respond concerning the use of force since he is a lawyer.

Mr. April: I am not a specialist in criminal law but rather in international law. The basic principle in law is the use of proportional force.

Generally speaking, one must avoid comparisons. You compared this particular incident to the hold-up of a

[Text]

un vol de banque. Voici une comparaison équivalente. Disons que la limite de vitesse aux États-Unis pour les automobilistes est de 90 milles à l'heure et qu'au Canada, elle est de 50 milles à l'heure; la police attendrait les touristes américains à la frontière, et aussitôt qu'ils passeraient la frontière à 90 milles à l'heure, elle commencerait à tirer dessus avec une mitrailleuse. Comme je le disais, les comparaisons ne sont pas tout à fait. . .

Dans le cas des incidents en mer, si le capitaine ne veut pas coopérer—dans ce cas-ci, non seulement le capitaine ne voulait pas coopérer, mais il a même frappé le bateau de la marine canadienne—, il n'y a presque pas moyen d'arrêter la personne en mer ou le bateau sans mettre en danger des vies humaines. Même s'il arrive parfois que les pêcheurs américains aient des armes à bord de leur bateau, il n'en reste pas moins que ce sont des civils et qu'ils ne sont pas en train de commettre un crime avec une arme à la main comme un voleur de banque.

Donc, il y a toutes sortes de considérations qui sont plutôt délicates. Voici ce que je veux dire par «force proportionnelle». Généralement, le pêcheur qui fait de la pêche illégale commet son crime sans utiliser la force. Pour l'arrêter, s'il ne veut pas coopérer, les forces de l'ordre doivent nécessairement utiliser la force. Dans ce cas-là, les gens risquent de conclure qu'il y a eu un usage immodéré de la force, surtout si cela conduit à des pertes de vies humaines.

The Chairman: I would like to ask you to what extent this network of authority you go through is individual specific. Is it possible that you would have situations, speaking hypothetically, in seeking authority where the persons who could grant the authority might, for some reason or another, be absent and where authority could not be obtained? First of all, is that a possibility; and second, if it is, to what extent is it a risk that somebody is out of country or at a conference or something and that we are left vulnerable simply because that network is not fully intact?

Mr. Pouliot: In our case, Mr. Chairman, it is not individual specific. A senior official of the Department of Fisheries and Oceans in Ottawa has to be involved and would give the authorization to fire warning shots. In fact, it says the deputy minister or the acting person, and when the deputy minister is away there is always a person acting. Most of the time it is me; as the senior assistant deputy minister I was on that very day. It is the same thing for the whole department. It refers to senior officials of different departments, not individuals.

• 1210

Mr. Fretz (Erie): Gentlemen, I appreciate the testimony you have given here this morning and the information that has been shared with us. It gives us insights into the circumstances which heretofore we have not known. I just want to go on record as saying that I am

[Translation]

bank. Let me give you a better comparison. Let us assume that the speed limit for motorists in the United States is 90 miles an hour and in Canada it is 50 miles an hour. We can imagine the police waiting for American tourists at the border and starting to fire with a machine gun on those who kept up their 90 miles an hour speed. As I said, comparisons are not necessarily—

When an incident occurs on the high seas, if the skipper is unwilling to co-operate—and here there is not only a lack of co-operation but the Canadian navy vessel was even struck—, there is almost no possibility of bringing the boat to a stop without risking human lives. Even though American fishing boats may sometimes carry arms, the fact is that we are dealing with civilians and they are not committing an armed crime like someone holding up a bank.

Thus there are a number of fairly sensitive considerations. Let me explain what I mean by “proportional force”. Normally a fisherman engaging in illegal fishing is doing so without the use of force. If the authorities wish to stop such a person against his will, they have to use force. In such circumstances it may be concluded that there was excessive use of force, particularly if it results in the loss of human lives.

Le président: J'aimerais savoir jusqu'à quel point ce processus d'autorisation exige la participation de personnes précises. Est-ce concevable d'avoir une situation où la personne chargée de donner l'autorisation soit absente, d'où l'impossibilité d'obtenir l'autorisation? D'abord je voudrais savoir si c'est une possibilité et, si oui, quel risque de vulnérabilité pour le pays signifie l'absence de cette personne indispensable?

M. Pouliot: En ce qui nous concerne, monsieur le président, il ne s'agit pas d'une seule personne. Il faut la participation d'un haut fonctionnaire du ministère des Pêches et des Océans à Ottawa pour autoriser les coups de semonce. En fait, on précise que c'est le sous-ministre ou son suppléant car il y a toujours un suppléant en cas d'absence. C'est moi qui doit normalement prendre ces décisions à titre de sous-ministre adjoint principal, et c'est moi qu'on a consulté ce jour-là. Il en est de même pour toutes les décisions qui sont prises au ministère. La politique ne fait pas mention de personnes précises, mais de titulaires de certains postes.

M. Fretz (Érie): Messieurs, je vous remercie des renseignements que vous nous avez fournis aujourd'hui. Nous savons maintenant ce qui s'est passé dans le cas du *Concordia*. Je tenais simplement à le souligner pour le compte rendu.

[Texte]

grateful for hearing your points of view and also the circumstances under which this incident occurred.

As a result of questioning I am reminded of the analogy of bank holdups. I was thinking about high-speed highway accidents that happen as a result of speeding or a bank hold-up, or whatever, when civilians are sometimes killed. I am sure the role you have to play in a situation like this is a difficult one. You are recognizing that human lives are more important than the fish or vessels involved.

Arising from that, is there a need for a faster and smaller vessel? Perhaps before you answer that question I should go to the officer from DFO: What kind of a vessel were you using when you boarded the fishing vessel?

Mr. Sullivan: When we do routine boardings?

Mr. Fretz: Yes; I believe you shared with us that when you boarded a vessel the fishermen were not exactly friendly.

Mr. Sullivan: That was the fishing vessel *Chebucto*.

Mr. Fretz: You were on a fishing vessel?

Mr. Sullivan: No, she is a patrol vessel.

Mr. Fretz: What is her size?

Mr. Sullivan: She is approximately 185 feet.

Mr. Fretz: So she is a good-sized ship compared to the *Concordia*. Is it half the length of our destroyer?

Mr. Sullivan: I believe she is 85 feet.

Mr. Fretz: In your opinion should we be equipped with ships that are small and fast? Indeed what is the speed of the ship you were on?

Mr. Sullivan: *Chebucto's* top speed is probably about 13 knots.

Mr. Fretz: So she is not exactly considered to be a speedboat. In your opinion, do we need something that is small and fast, able to overtake these foreign fishing vessel? Although I am not sure I presume the latter would not be too fast.

Mr. Goodwin: I would just like to make a slight correction; the *Chebucto's* speed is in the order of 16 knots. I recently confirmed this with our ships division. We consider that adequately fast to deal with the situation we are dealing with on Georges Bank; however, to supplement the efforts of the *Chebucto* we do use what we call a "fast-rescue" craft. This is a fairly high-speed diesel-powered vessel that can operate on a detached basis from the main fisheries patrol vessel. In fact, we use it when we are doing boardings at sea. It has a speed of approximately 30 to 35 knots. It can carry a crew of eight individuals. We use it for armed boarding parties. It is equipped with Loran-C radar and radio equipment and can operate quite effectively apart from the mother ship.

[Traduction]

Les questions qui ont été posées m'ont fait penser au cas des vols de banque. Il arrive parfois que des accidents de la route mortels surviennent quand les policiers poursuivent à grande vitesse les auteurs d'un vol de banque. Je sais que vous avez un rôle difficile à jouer. Vous attachez plus de prix à la vie humaine qu'aux poissons ou aux navires.

Dans cette optique, des navires plus rapides et plus petits vous seraient-ils utiles? Avant que vous ne répondiez à cette question, je devrais peut-être demander aux fonctionnaires du MPO quels genres de navire utilisent-ils pour les arraisonnements?

M. Sullivan: Les arraisonnements de routine?

M. Fretz: Oui. Vous nous avez dit que les pêcheurs sont loin d'être amicaux lorsque leur navire est arraisonné.

M. Sullivan: Dans le cas qui nous intéresse, c'était le navire de pêche *Chebucto*.

M. Fretz: Vous étiez à bord d'un navire de pêche?

M. Sullivan: Non, à bord d'un patrouilleur.

M. Fretz: De quel taille?

M. Sullivan: C'est un navire d'environ 185 pieds.

M. Fretz: Il s'agit donc d'un navire assez gros comparativement au *Concordia* qui ne fait que la moitié de notre destroyer?

M. Sullivan: Ce navire mesure effectivement 185 pieds.

M. Fretz: À votre avis, avons-nous besoin de petits navires rapides? Quelle est la vitesse de croisière du navire à bord duquel vous vous trouviez?

M. Sullivan: La vitesse maximale que peut atteindre le *Chebucto* est de 13 noeuds environ.

M. Fretz: Comme rapidité, on a déjà vu mieux. A votre avis, avons-nous besoin de petits navires rapides pour être en mesure de poursuivre les navires de pêche étrangers? Je présume que ceux-ci ne sont pas eux-mêmes trop rapides.

M. Goodwin: Permettez-moi d'abord de préciser que la vitesse maximale du *Chebucto* est de 16 noeuds. J'ai récemment obtenu confirmation de ce renseignement de notre division des navires. Nous estimons que cette vitesse est suffisante pour assurer la surveillance du banc de Georges, mais outre le *Chebucto*, nous utilisons également une embarcation rapide pour les sauvetages. Il s'agit d'un navire à propulsion diesel assez rapide qui peut fonctionner de façon autonome. Nous l'utilisons pour les arraisonnements en mer. Cette embarcation où peuvent prendre place huit personnes armées a une vitesse de 30 à 35 noeuds. Équipé d'un radar Loran-C et d'une radio, l'embarcation est parfaitement autonome.

[Text]

Mr. Fretz: Would there be an occasion such that you would attempt to board a vessel while she is steaming? I cannot imagine that happening, but would you be so bold that you would attempt this?

Mr. Goodwin: In the case of foreign vessels, for example Soviet vessels, we require the vessels do remain steaming at slow speed, 4 to 5 knots. It is easier to board a vessel when it is travelling than when it is stopped dead in the water. You get much better reaction with relation to waves and that sort of thing, and it tends to draw the boarding craft to the vessel. If you exceed a certain speed... for example if a vessel is fleeing from you at a speed of 10 or 11 knots, it is in fact quite dangerous to attempt to board that vessel from a smaller vessel. Often there are gear booms hanging, that sort of thing. It is much more desirable to have that vessel slow down to 4 or 5 knots, and it is quite possible to board at speeds of 4 to 5 knots.

Mr. Fretz: Do you have weapons on that vessel?

• 1215

Mr. Goodwin: We have a main armament on the fisheries patrol vessels, *Chebucto*, *Cygnus* and *Louisbourg*, with a 50-calibre machine gun, which is an approved weapon for the purposes intended, and we have people trained to use it. Our personnel also carry weapons when they are doing armed boardings. They are fully trained in the use of those weapons—fairly extensively, I might add.

Mr. Fretz: I want to come back to the line of questioning that Mr. Hicks had taken regarding lessons we may have learned from this incident. Are there any lessons the navy may have learned, that the department of fisheries has learned from this incident that will prove to be of help in the future? There may not have been anything that the commander of the *Saguenay* would have done any differently given the same circumstances again. Perhaps he would choose to do the same thing. But do you think in retrospect there will be something we can learn so we can make recommendations to all the departments involved or whomever?

The Chairman: Added to that, have any procedures been changed or contemplated to be changed as a result of the incident?

LGen Huddleston: I will leave the answer to your question to Mr. Pouliot, because procedures relating to this particular subject really fall in his domain, although from time to time we are involved in them.

As I said, we have devoted quite a lot of mental energy and a little more than that to exploring alternative ways of bringing vessels to a halt, and those are of two different categories. One is how to more easily board vessels that do not wish to be boarded, and the other would be simply how to remotely bring a vessel to a stop. I will not address further the second one because that is still very much a matter of our own research.

However, we have other reasons to be concerned with boarding because we are engaged with other departments,

[Translation]

M. Fretz: Dans certaines circonstances, tenteriez-vous d'arraisonner un navire prenant la fuite à toute vitesse? Auriez-vous la témérité de le faire?

M. Goodwin: Nous exigeons que les vaisseaux étrangers, les vaisseaux soviétiques par exemple, réduisent leur vitesse à 4 ou 5 noeuds. Il est plus facile d'arraisonner un navire en marche lente qu'un navire immobile. C'est beaucoup plus facile compte tenu du mouvement des vagues car l'embarcation semble attirée vers le navire. Si le navire fuit à une vitesse de 10 ou 11 noeuds, il peut être risqué d'essayer de l'arraisonner à partir d'un navire plus petit. Les mâts de charge peuvent poser des problèmes. Il est préférable que le navire ralentisse jusqu'à 4 ou 5 noeuds, car il est alors possible de l'arraisonner.

M. Fretz: Ce navire est-il armé?

M. Goodwin: Les patrouilleurs de pêche *Chebucto*, *Cygnus* et *Louisbourg* sont armés d'une mitrailleuse de calibre 50, l'arme approuvée dans ce cas-ci, et nos gens en connaissent le maniement. Nos agents portent aussi des armes lorsqu'ils effectuent des arraisonnements armés. Ils ont une formation poussée dans le maniement de ces armes.

M. Fretz: J'aimerais revenir à la question posée par M. Hicks concernant les leçons que nous pouvons tirer de cet incident. Le ministère des Pêches et la Marine ont-ils tiré des leçons utiles pour l'avenir? Peut-être que le capitaine du *Saguenay* agirait de la même façon dans des circonstances analogues. L'incident nous aura-t-il permis cependant de faire des recommandations aux ministères ou aux responsables en cause?

Le président: En outre, a-t-on modifié certaines lignes directrices en conséquence de cet incident, ou compte-t-on le faire?

Lgén Huddleston: Je laisserai à monsieur Pouliot le soin de répondre à cette question qui relève vraiment de son domaine bien que nous sommes parfois appelés à intervenir.

Comme je l'ai déjà dit, nous nous sommes sérieusement demandés quels autres moyens comment nous pourrions employer pour amener un navire à s'immobiliser. Ainsi, nous nous sommes demandés comment faciliter tous les arraisonnements, et notamment ceux des navires qui opposent une résistance. Nous étudions toujours la question.

D'autres difficultés se posent à l'égard des arraisonnements et nous collaborons à la formation à cet

[Texte]

such as the Solicitor General's department and the RCMP. We conduct training with RCMP teams operating from our vessels to board other vessels.

Since this particular incident, that training and those procedures have developed quite considerably. That does not necessarily address itself directly to a fisheries and oceans incident, but I would simply say that in collaboration with the RCMP we are working very hard at developing better methods of boarding unco-operative vessels, with a considerable degree of success.

Mr. Fretz: I have a question regarding restitution, which Mr. Hicks had raised. If we attempt to sue for damages to our ship and attempt to get the value of the fish, if we are not satisfied with court proceedings or legal proceedings with the United States, is it possible for us to go to an international court? Is this done? Is it considered too small a case to have tried before an international court? What is your reaction to that kind of question?

Mr. April: Usually you go to an international court, as we have done in the Gulf of Maine, to establish where the boundary line is. There has been no systematic violation of that line by American citizens with the support of the American government. It is individual fishermen who happen to be poachers who cross the line. So we would not normally go to an international court with a poaching case across a boundary line.

• 1220

As I said, what happens is that now there is co-operation between the law enforcement authorities of the two countries in prosecuting cases in each case, which did not exist only six months ago. That skipper of the *Concordia*, at our request, has been prosecuted in New Bedford. You would not have seen that a year ago.

As I said, we are working on a scheme to have a treaty of reciprocal enforcement of fishery laws. That would be progress. We are investigating how we could apply this mutual legal assistance treaty clause on the seizure or forfeiture of the proceeds of crimes and restitution to the other country. So something is being done along those lines. But if you ask me whether we should go to The Hague court, the simple answer would be no.

The Chairman: I presume the prosecution is done on the basis of Canadian evidence that is before an American court. Perhaps that is an appropriate question to ask: do we have enough of the appropriate equipment for doing the photography and the time-dating of it and the full location to be able to build our case in international courts, wherever they might be, to the satisfaction of our panel today, so it would give us the strength of case we need to stand up in international courts?

Mr. Goodwin: Mr. Chairman, I can say we are investigating the use of new and better equipment. We do have photographic equipment available and we do use it

[Traduction]

égard d'employés du solliciteur général et de la GRC. Nous formons des employés de la GRC qui sont appelés à participer à des arraisonnements.

Depuis l'incident du *Concordia*, cette formation a été accélérée. Cela ne règle pas nécessairement le problème de la pêche illégale, mais c'est dans ce sens que nous collaborons avec la GRC afin d'établir la meilleure façon d'arraisonner avec succès les navires qui font preuve de résistance.

M. Fretz: Je voudrais vous poser une question au sujet de la restitution du poisson dont a parlé M. Hicks. Si nous réclamons d'être indemnisés pour les dommages causés à notre navire, et pour le poisson qui a été perdu, pouvons-nous porter l'affaire devant un tribunal international si les tribunaux américains ne nous sont pas favorables? Le jeu en vaut-il la chandelle? Qu'en pensez-vous?

M. April: Lorsqu'on s'adresse à un tribunal international, comme nous l'avons fait dans le cas du Golfe du Maine, c'est habituellement pour lui demander de délimiter la frontière. On ne peut pas dire que les citoyens américains violent systématiquement la ligne de démarcation avec l'appui de leur gouvernement. Ce sont des pêcheurs individuels qui s'adonnent parfois au braconnage. On ne s'adresse pas normalement à un tribunal international dans un cas de ce genre.

Comme je l'ai déjà dit, les autorités chargées de faire appliquer la loi dans nos deux pays collaborent maintenant dans le domaine de la pêche illégale, et ce n'était pas le cas il y a même six mois. À notre demande, des poursuites ont été intentées à New Bedford contre le capitaine du *Condordia*, ce qui aurait été impensable il y a un an.

Nous essayons de conclure une entente pour l'application réciproque de nos lois en matière de pêche. Ce serait une amélioration. Nous essayons de voir comment nous pouvons appliquer l'article du Traité d'entraide juridique portant sur la saisie, la confiscation et la restitution des gains illicites. Nous déployons donc des efforts en ce sens. Si la question est de savoir si nous devrions porter l'affaire devant la Cour internationale de justice de La Haye, ma réponse est non.

Le président: Je présume que les poursuites sont intentées en vertu des preuves qui sont soumises par le Canada devant les tribunaux américains. J'aimerais savoir si nous avons le matériel photographique voulu pour être en mesure de présenter des preuves satisfaisantes devant un tribunal international?

M. Goodwin: Monsieur le président, nous envisageons la possibilité d'acheter du matériel plus perfectionné. Nous prenons cependant des photos au besoin. J'ai même

[Text]

in these cases. As a matter of fact I have photographs with me today on the *Concordia* incident that are quite clear and quite spectacular.

In the new air surveillance program being set up to replace the Tracker program there was a request in the request for proposals for sophisticated equipment to do photographic work. We have in fact been provided with that.

Mr. Darling (Parry Sound—Muskoka): Most of the questions have been answered, but I would assume the Canadian departments have learned something from this experience that will benefit them with similar cases in the future.

Am I right that the *Concordia* was sighted on December 9 and 10, before action was taken on December 11; it was known it was in Canadian waters? I am wondering why there would be that lapse of time before action was taken. I assume it would be getting closer to their own waters in the next two days and would have a better chance to get away.

Cdr Lerhe: Sir, she was sighted four times over a 48-hour period before the incident. She certainly spent at least 10 hours fishing in Canadian waters. However, to make a solid violation and therefore solid arrest and a solid court case. . . she always managed to withdraw her gear, get it on board, whenever I got within about five miles. So most of that time we were herding her back across the line rather than seeking an arrest. Only at 9 a.m. on December 11, when the CF aircraft flew on top and got hard photographic evidence, did we have something that allowed us to go after a full arrest and a possible boarding or seizure.

Mr. Darling: At the last, how were the seas? Was it rough? You could have got in close to her. I was just going on the basis that a destroyer would have quite a wake and could come in reasonably close, to make her bob around a good bit. Whether it would be good gentlemanly seamanship or not to come in close, that would certainly show you meant business, if you know what I mean.

• 1225

I can think of another incident, and I have suggested it, although the chiefs of staff have not always agreed with it. Mr. Rompkey might. I was thinking not necessarily about poaching, but these huge ships have these great nets. I made the suggestion a few years ago that a junior officer should be put in charge of one of our mighty Oberon submarines and go into the nets there and apologize afterwards. A lot of the fish would have gotten loose and that would have pleased Mr. Rompkey and his colleagues a lot more.

Mr. Rompkey: Stan, that is the best suggestion we have had today.

[Translation]

apporté des photographies spectaculaires d'une netteté remarquable qui ont été prises au moment de l'incident du *Concordia*.

Dans le cadre du nouveau programme de surveillance aérienne, en remplacement des Tracker, nous avons demandé d'être dotés d'appareils photographiques plus perfectionnés. On nous a donné ces appareils.

M. Darling (Parry Sound—Muskoka): On a répondu à la plupart des questions que je me posais. Je présume que les ministères en cause ont tiré des leçons utiles de l'incident qui s'est produit.

Ai-je raison de croire qu'on a constaté la présence dans les eaux canadiennes du *Concordia* dès les 9 et 10 décembre, mais qu'on a attendu jusqu'au 11 décembre pour intervenir? Pourquoi ce délai? Le navire s'est sans doute rapproché de la frontière pendant ces deux jours-là, et il lui était plus facile de s'échapper.

Cdr Lerhe: On a constaté la présence de ce navire en eaux canadiennes à quatre reprises dans les 48 heures qui ont précédé l'incident. Il a pêché pendant au moins 10 heures en eaux canadiennes. Il fallait attendre pour être en mesure de prouver qu'il y avait eu infraction à la loi. Chaque fois que nous nous approchions à moins de cinq milles du navire, le *Concordia* rentrait ses engins de pêche. Nous avons donc passé la majeure partie de notre temps à le refouler vers la frontière au lieu de chercher à l'arraisonner. Ce n'est qu'à 9 heures le 11 décembre qu'armés de preuves photographiques, nous avons pu chercher à l'arraisonner.

M. Darling: En fait, la mer était-elle mauvaise? Vous auriez pu vous rapprocher davantage du navire. Le sillage que laisse un destroyer est suffisant pour faire danser sur l'eau un bateau de pêche. C'est peut-être contraire aux règles, mais vous auriez pu, en serrant le navire, lui montrer que vous ne plaisantiez pas.

Je me souviens d'un autre incident, et j'ai fait la suggestion, même si l'état-major n'a pas toujours été d'accord. M. Rompkey pourrait l'être, lui. Je ne pensais pas nécessairement à la pêche illégale, mais ces gros bateaux ont des filets immenses. Il y a quelques années, j'ai suggéré qu'un officier de grade peu élevé se voit confier le commandement d'un de nos puissants sous-marins Oberon, fonce dans les filets et aille présenter ses excuses après coup. Une grande quantité de poissons auraient été libérés et cela aurait fait grand plaisir à M. Rompkey et à ses collègues.

M. Rompkey: Stan, c'est la meilleure suggestion de la journée.

[Texte]

Mr. Darling: You could come in there very close, and with your weight, that might have put the fear of the Lord in the skipper of the *Concordia*.

Cdr Lerhe: Unless we had that aircraft on top for the violation, I restricted my ship's movements to closing him at modest speeds, 15 or 20 knots, simply so we never got into a major head-on type of collision. I do not think for my own career and my own set of nerves I want to get any closer than bouncing him down my starboard side, and he certainly did rock about in the water.

From that, you have to look at the overall trend of the fishing fleet and what we are achieving by just doing that herding job rather than trying to get an arrest every day. Certainly, you would see on the north part of the Georges Banks some 15 American fishing vessels all in about a 20-mile circle, and of those only some four or five would be the line-crossers trying to fish on the Canadian side. Would there have been more if I had not been there? Probably. But because I was there, we isolated a hard-bitten little crew of American fishing vessels that are going to risk it, and generally at night when they know it would be harder for us to get hard evidence.

Mr. Darling: Commander, my home town is the mighty port of Burks Falls on the Magnetawan River, but when I think of Canadians—and I am thinking of Mr. Rompkey and, of course, the Nova Scotia people—they take a great slur on the Canadian navy and the powers that be that this damned ship was allowed to get away, with a destroyer of the capabilities and the speed of the *Saguenay*. I think that is what burned a lot of people. Here are these blatant poachers getting away and thumbing their nose at HMCS *Saguenay*. I think that burned a lot of people up. I know it burned me up at the time. I said, how in the devil should that damned little Yankee fishing tug be able to do that to the *Saguenay*?

Mr. Rompkey: Good for you, Stan!

Mr. Blackburn: It is all part of the Free Trade Agreement.

Cdr Lerhe: I will admit, after he hit me, to a certain rise of blood-lust in myself.

Mr. Darling: Good.

Cdr Lerhe: There are, however, such clear limits in my ability to use deadly force for fishing violations that there was no other option for us out there.

But I must encourage us to look back on the overall effect. For the six days prior to that collision there were 31 line crossings by American fishing vessels into the Canadian side of the boundary. In the six days after the incident there were two very minor incursions, possibly navigational errors. So we were doing something.

The Chairman: This is an interesting question. You say "after he hit me", undoubtedly falsely. I have been going on the presumption that in an attempt to stop the fishing vessel, the *Concordia*, you might have hit him. So this question is: can you describe that incident? Did he ram

[Traduction]

M. Darling: Vous auriez pu vous rapprocher à quelques encablures seulement et, avec votre taille, vous auriez pu jeter la trouille au capitaine du «*Concordia*».

Cdr Lerhe: Sauf lorsque l'avion était au-dessus, je me suis contenté de me rapprocher de lui à vitesse modérée, 15 ou 20 noeuds, uniquement de manière à éviter une grosse collision frontale. Par égard pour ma carrière et mes nerfs, je ne voulais pas faire davantage que le faire rebondir contre mon flanc tribord, et je vous assure que je l'ai fait tanguer.

Ensuite, il faut voir comment se comporte la flottille de pêche en général et les résultats que nous obtenons en nous contentant de rassembler les navires au lieu d'essayer de faire une arrestation par jour. Il est vrai que dans la partie nord du Banc de Georges, il y a une quinzaine de bateaux de pêche américains dans un rayon de dix milles et il y en a que quatre ou cinq qui vont essayer de pêcher du côté canadien. Y en aurait-il eu plus si je n'avais pas été là? Probablement. Mais comme j'y étais, nous avons isolé une poignée de bateaux de pêche américains, des durs à cuire qui vont tenter leur chance, le plus souvent la nuit lorsqu'il est plus difficile pour nous d'obtenir des preuves, et ils le savent bien.

M. Darling: Capitaine, je suis originaire de Burks Falls, puissant port de la rivière Magnetawan. Les Canadiens, M. Rompkey et les citoyens de Nouvelle-Ecosse, ont dû se dire que la marine canadienne et les autorités venaient de subir un grand affront quand ils ont vu que ce diable de bateau de pêche avait réussi à échapper à un destroyer aussi puissant et rapide que le *Saguenay*. C'est ça qui a fait bouillir les gens. C'est de voir cette bande de voleurs faire un pied de nez au NCSM *Saguenay*. C'est ça qui a mis les gens hors d'eux. Moi, ça m'a mis furieux à l'époque. Je me suis dit, comment diable cette coquille de noix yankee a-t-elle pu faire une chose pareille au *Saguenay*?

M. Rompkey: Bravo, Stan!

M. Blackburn: Cela fait partie de l'Accord de libre-échange.

Cdr Lerhe: J'admets qu'après qu'il m'a frappé, j'ai eu une poussée de soif de sang.

M. Darling: Bien.

Cdr Lehre: Des contraintes si claires limitent ma possibilité de recourir à la force mortelle en cas de violation de pêche que je n'avais pas d'autre choix.

Mais regardez la situation dans son ensemble. Dans les six jours avant cette collision, à 31 occasions des navires de pêche américains étaient passés du côté canadien. Dans les six jours qui ont suivi l'incident, il y a eu deux incursions très mineures, probablement des erreurs de navigation. Nous avons donc eu un effet.

Le président: Voici une question intéressante. Vous avez dit «après qu'il m'a frappé». C'est sûrement une erreur. J'avais l'impression qu'en tentant de faire stopper le bateau de pêche, le *Concordia*, c'est vous qui l'aviez frappé. Pouvez-vous décrire l'incident? C'est lui qui vous

[Text]

you? Did he do it once or a succession of times? What took place?

• 1230

Cdr Lerhe: Sir, the aircraft flew over the U.S. fishing vessel at 9 a.m. I was some 30 miles to the southwest covering both areas. I increased speed to 27 knots to intercept. One hour and a bit later I was some 1,500 yards astern of him. I took over hot pursuit from the aircraft, which was by this time running out of fuel. I now had authority to continue the pursuit.

I aimed for a position on his port beam at 400 yards; he altered towards. I held my course and speed and he struck my starboard side just underneath the bridge with his bow. He bounced once and then fell astern.

Mr. Blackburn: Did he do it intentionally? Was he backing into you?

Cdr Lerhe: I really cannot say what was on his mind, sir.

The Chairman: How much damage was there, and which ship incurred the most damage?

Cdr Lerhe: It was superficial. I received a dent which was eventually repaired in a day. I saw on American television that he had dent. Mine was inconsequential.

Mr. Blackburn: A thought has been going through my mind throughout the testimony. Had that ship been suspected of carrying illegal drugs into Canadian waters, would the procedures have been different in approaching and trying to stop it, trying to board it?

LGen Huddleston: It is a little hypothetical, but let us just think of what the consequences would be if he ran off to the United States with his load of drugs—probably the ultimate destination of the drugs anyway. I am sure he would have been received not with open arms but with the same sort of welcoming party he would have received in Canada.

The nature of the offence and the degree of collaboration between Canada and the United States in opposing the illegal importation of drugs puts a somewhat different colour on the situation.

The Chairman: What would your authority and chain of reaction be with respect to the question of an international polluter who is dumping any chemical or toxin or waste product into Canadian water zones? Do you need to go through that same channel of command in that regard?

LGen Huddleston: Perhaps my knowledge of that procedure is not complete, but from our point of view this is information that we provide to yet another government department, the Coast Guard at Transport Canada. Again the object of the exercise is to provide

[Translation]

a éperonné? À une ou plusieurs reprises? Que s'est-il passé?

Cdr Lerhe: Voici. L'avion a survolé le bateau de pêche américain à 9 heures du matin. J'étais à une trentaine de milles au sud-ouest à patrouiller les deux secteurs. J'ai accéléré jusqu'à 27 noeuds pour effectuer l'interception. Une heure et quelques minutes plus tard, je me suis trouvé à environ 1,500 mètres derrière lui. J'ai pris le relais de la chasse entreprise par l'avion, qui commençait à ce moment-là à manquer de carburant. J'avais maintenant le pouvoir de poursuivre la chasse.

J'ai pris pour cible son travers babord à 400 mètres; Il fonçait tout droit. J'ai maintenu le cap et accéléré et il m'a frappé à tribord juste sous la passerelle avec sa proue. Il a rebondi puis a reculé.

M. Blackburn: Est-ce qu'il l'a fait délibérément? Est-ce qu'il reculait sur vous?

Cdr Lerhe: Je ne sais pas ce qu'il pensait.

Le président: Comment étaient les dégâts et quel navire en a le plus subi?

Cdr Lerhe: C'était superficiel. J'ai reçu une bosse qui a été réparée en une journée. À la télévision américaine, j'ai vu que lui aussi en avait une. La mienne était sans gravité.

M. Blackburn: Une idée me trotte dans la tête depuis le début du témoignage. Si on avait soupçonné ce navire d'avoir transporté de la drogue dans les eaux canadiennes, la procédure d'approche et d'arraisonnement aurait-elle été différente?

LGen Huddleston: C'est hypothétique, mais essayons d'imaginer quelles auraient été les conséquences s'il s'était enfui aux États-Unis avec sa cargaison de drogue—probablement la destination finale de la drogue de toute façon. Je suis certain qu'il n'aurait pas été reçu à bras ouverts mais par le même genre de comité de réception qui l'aurait accueilli au Canada.

Le type d'infraction et le degré de collaboration entre le Canada et les États-Unis dans la lutte contre l'importation illégale de drogue place l'affaire sous un tout autre jour.

Le président: Quels sont vos pouvoirs et qu'elle est la chaîne de commandement en cas de déversement de produits chimiques ou de déchets toxiques dans les eaux canadiennes par un navire étranger? Devez-vous passer par la même chaîne de commandement?

LGen Huddleston: Ma connaissance de la marche à suivre est peut-être incomplète, mais en ce qui nous concerne c'est un renseignement que nous communiquons à un autre ministère, la Garde côtière de Transport Canada. Encore une fois, il s'agit de fournir des

[Texte]

evidence that can be used in court. It is not necessarily to bring the ship to a halt.

The Chairman: Is the situation on the west coast the same in terms of procedure and are we as well equipped in terms of personnel and equipment as we would be on the east coast?

Mr. Pouliot: There are fewer incidents on the west coast, Mr. Chairman. Our ships there are not armed. For example, very recently the American ship did heave to and was called into the Canadian port to answer for illegal fishing in Canadian waters. But there are much fewer incidents on the west coast.

The Chairman: Thank you very much. You will notice that our members have one by one slid away. Starting at noon today we had a NATO meeting in this building. I also will need to go to it as soon as I adjourn, but I do want to thank all of members of the panel here today for coming, to assure you that we share and respect your concern and commend you for your attention to the question of the protection of Canadian individuals at sea and not to unduly put them at risk.

• 1235

Our concern as a committee respects that question of Canadian sovereignty and the efficiency of carrying it out. Obviously the intent of this meeting today was to try to ascertain, to the best that we are able, the nature of procedures and processes so we can as a committee see whether or not we would be making any recommendations in that regard.

I want to thank each and all of you for coming and for your testimony. Had we had a longer block of time set aside we would certainly have enjoyed examining this question in further detail. But our thanks to you on behalf of the committee. We wish you well in your protection of Canada.

This meeting is adjourned.

[Traduction]

preuves qui peuvent être utilisées devant les tribunaux. Il n'est pas nécessaire de faire stopper le navire.

Le président: Procède-t-on de la même façon sur la côte ouest et avons-nous autant de personnel et de matériel que sur la côte est?

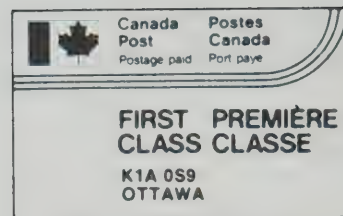
M. Pouliot: Il y a moins d'incidents sur la côte ouest, monsieur le président. Là-bas, nos navires ne sont pas armés. Par exemple, tout récemment, un navire américain s'est mis en panne et a été convoqué dans un port canadien pour répondre d'une accusation de pêche illégale dans les eaux canadiennes. Mais il y a beaucoup moins d'incidents sur la côte ouest.

Le président: Merci beaucoup. Vous aurez constaté que les membres du Comité se sont éclipsés un à un. Il y a une réunion de l'OTAN depuis midi dans l'édifice. Je devrai m'y rendre dès que la séance sera levée mais je tiens à remercier tous les membres du groupe d'être venus et je vous assure que nous partageons vos préoccupations. Nous vous félicitons de l'attention que vous portez à la protection de la vie des Canadiens en mer et de l'effort que vous faites pour ne pas les exposer à des risques inutiles.

Le mandat du Comité est de se pencher sur la question de la souveraineté canadienne et de la façon la plus efficace de l'exercer. Aujourd'hui, nous avons tenté du mieux que nous l'avons pu de nous familiariser avec la procédure qui est appliquée pour déterminer s'il y a lieu de faire des recommandations.

Je remercie chacun d'entre vous. Si nous avions disposé de plus de temps, nous aurions sûrement examiné la question plus à fond. Quoi qu'il en soit, je vous transmets les remerciements des membres du Comité. Je vous souhaite du succès dans vos activités de protection du territoire canadien.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Department of Fisheries and Oceans:

Carl Goodwin, Chief of Surveillance and Operations;

François Pouliot, Senior Assistant Deputy Minister;

Bernie Sullivan, Fisheries Officer.

From the Department of National Defence:

Commander E.J. Lerhe, C.D., Commanding Officer,
H.M.C.S., Saguenay;

Lt.General David Huddleston, Deputy Chief of the
Defence Staff.

From External Affairs:

Serge April, Director General, Legal Affairs Bureau.

From the Privy Council Office:

William Rowat, Assistant Secretary to the Cabinet
(Government Operations and Labour Relations).

TÉMOINS

Du ministère des Pêches et océans:

Carl Goodwin, Chef, Division des opérations de
surveillance;

François Pouliot, sous-ministre adjoint sénior;

Bernie Sullivan, Agent de pêche.

Du ministère de la Défense nationale:

Commandant E.J. Lerhe, C.D., Capitaine N.C.S.N.,
Saguenay;

Lieutenant-général David Huddleston, sous-ministre
adjoint associé.

Des Affaires extérieures:

Serge April, directeur général, Bureau des affaires
juridiques.

Du Bureau du Conseil privé:

William Rowat, secrétaire-adjoint du Cabinet
(opérations gouvernementales et relations de travail).

CAI
XCVS
NBB

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 21

Thursday, March 15, 1990

Thursday, April 26, 1990

Chairman: Arnold Malone

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 21

Le jeudi 15 mars 1990

Le jeudi 26 avril 1990

Président: Arnold Malone

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on *Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent de la*

**National Defence
and
Veterans Affairs**

**Défense nationale et
des affaires des
Anciens combattants**

RESPECTING:

Main Estimates 1990-91: Votes 1, 5, 10, 15 and 20 under
VETERANS AFFAIRS

CONCERNANT:

Budget des dépenses principal 1990-1991: Crédits 1, 5, 10,
15 et 20 sous la rubrique AFFAIRES DES ANCIENS
COMBATTANTS

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990

STANDING COMMITTEE ON
NATIONAL DEFENCE AND
VETERANS AFFAIRS

Chairman: Arnold Malone

Vice-Chairman: Marc Ferland

Members

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Roger Préfontaine

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE
NATIONALE ET DES AFFAIRES
DES ANCIENS COMBATTANTS

Président: Arnold Malone

Vice-président: Marc Ferland

Membres

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Roger Préfontaine

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 15, 1990
(27)

[Text]

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met, *in camera*, at 9:36 o'clock a.m., this day, in Room 705, 151 Sparks Street, the Chairman, Arnold Malone, presiding.

Members of the Committee present: Derek Blackburn, Stan Darling, Girve Fretz, Bob Hicks and Arnold Malone.

Acting Member present: Leonard Gustafson.

In attendance: From the Library of Parliament: Wolfgang Koerner, Researcher. *From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade:* David Lord, Researcher.

Witnesses: From the U.S. Coast Guard: Commander Bruce Leek, Liaison Officer, Department of State, Bureau of International Narcotics Matters. *From the Drug Enforcement Administration:* John Brophy, Liaison Officer, Department of State, Bureau of International Narcotics Matters.

In accordance with Standing Order 108(2), the Committee resumed consideration of Canada's Maritime Sovereignty.

The witnesses made statements and answered questions.

At 11:13 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

THURSDAY, APRIL 26, 1990
(28)

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met at 11:11 o'clock a.m., this day, in Room 536, Wellington Building, the Vice-Chairman, Marc Ferland, presiding.

Members of the Committee present: Stan Darling, Marc Ferland, Bob Hicks, Fred Mifflin and Derek Blackburn.

Other Member present: Les Benjamin.

In attendance: From the Library of Parliament: Wolfgang Koerner, Researcher. *From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade:* David Lord, Researcher.

Witnesses: From the Royal Canadian Legion: Larry Gray, Director, Service Bureau; Gaston Garceau, Dominion President; F.G. Hannington, Dominion Secretary; Hugh Peacock, Dominion Deputy Director, Service Bureau.

The Order of Reference dated February 22, 1990, relating to the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 1991, being read as follows:

Ordered,—That Votes 1, 5, 10, 15 and 20 under Veterans Affairs be referred to the Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs.

By unanimous consent, the Chairman called Votes 1, 5, 10, 15, and 20 under VETERANS AFFAIRS.

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 15 MARS 1990
(27)

[Traduction]

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit à huis clos aujourd'hui à 9 h 36, dans la pièce 705, 151, rue Sparks, sous la présidence de Arnold Malone (*président*).

Membres du Comité présent: Derek Blackburn, Stan Darling, Girve Fretz, Bob Hicks, Arnold Malone.

Autre député présent: Leonard Gustafson.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner, attaché de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, attaché de recherche.

Témoins: De la Garde côtière américaine: Commandant Bruce Leek, officier de liaison, Département d'État, Bureau of International Narcotics Matters. *De l'Administration antidrogue:* John Brophy, agent de liaison, Département d'État, Bureau of International Narcotics Matters.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité poursuit l'étude de la souveraineté maritime du Canada.

Les témoins font des exposés et répondent aux questions.

À 11 h 13, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE JEUDI 26 AVRIL 1990
(28)

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit aujourd'hui à 11 h 11, dans la salle 536 de l'édifice Wellington, sous la présidence de Marc Ferland (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Stan Darling, Marc Ferland, Bob Hicks, Fred Mifflin et Derek Blackburn.

Autre député présent: Les Benjamin.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner, attaché de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, attaché de recherche.

Témoins: De la Légion royale canadienne: Larry Gray, directeur du Bureau d'entraide; Gaston Garceau, président national; F.G. Hannington, secrétaire national; Hugh Peacock, directeur adjoint, Bureau d'entraide.

Lecture est donnée de l'ordre de renvoi du 22 février 1990 relatif à l'étude du Budget des dépenses principal pour l'exercice se terminant le 31 mars 1991:

Il est ordonné,—Que les crédits 1, 5, 10, 15 et 20, sous la rubrique Anciens combattants, soient renvoyés au Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants.

Par consentement unanime, le président met en délibération les crédits 1, 5, 10, 15 et 20 sous ANCIENS COMBATTANTS.

Gaston Garceau made an opening statement, and with the other witnesses, answered questions.

At 12:25 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 12:35 o'clock p.m., the Committee resumed sitting *in camera*.

The Committee considered its future business.

By unanimous consent, it was agreed,—That the Committee undertake a study of the CF-18 aircraft program.

At 1:23 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Gaston Garceau fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 12 h 25, la séance est suspendue.

À 12 h 35, la séance se poursuit à huis clos.

Le Comité délibère de ses travaux à venir.

Par consentement unanime, il est convenu,—Que le Comité étudie le programme de l'avion CF-18.

À 13 h 23, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Roger Préfontaine

Clerk of the Committee

Le greffier du Comité

Roger Préfontaine

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, April 26, 1990

• 1112

Le vice-président: À l'ordre!

Je remplace aujourd'hui M. Malone qui, comme vous le savez sûrement, siège au Comité spécial pour examiner le projet de résolution d'accompagnement à l'Accord du lac Meech, la proposition de M. McKenna. Je vais essayer d'être aussi efficace que M. Malone, mais ce sera bien difficile.

Nous accueillons aujourd'hui les représentants de la Légion canadienne. Je demanderais à M. Gaston Garceau de nous présenter ses collègues.

M. Gaston Garceau (président national de la Légion royale canadienne): Merci, monsieur le président. Je vous présente le secrétaire national de la Légion royale canadienne, M. Fred Hannington; le secrétaire du comité de la Légion royale canadienne, M. Hugh Peacock; ainsi que M. Larry Gray, un de nos officiers de service qui est aussi secrétaire.

At the onset we wish to express the appreciation of the Royal Canadian Legion for the opportunity to address this committee. The intent at this time is to outline for this committee matters related to reference and legislation that are of major concern to the approximately 600,000 members of the Royal Canadian Legion.

Of these people, almost 240,000 are ordinary members, meaning they are veterans, peacetime ex-servicemen. They are, of course, the most concerned of our membership, in that they and their dependants are potentially the recipients of veterans benefits.

We will also express our thanks to the government for improvements introduced over the last few years in veterans benefits. They have been most beneficial to many veterans and their dependants, in some cases substantially altering their quality of life.

There remain, however, major problems to be resolved. They will be presented to this committee, but the committee is assured the other issues have not been abandoned now that they are not matters other than those to be addressed today.

• 1115

On page 2, which addresses veterans allowance, service in Canada only, the Royal Canadian Legion has been passing resolutions, at least since the Dominion Convention in 1976, pressing the government to take action to acknowledge the debt to those wartime servicemen and women who through no fault of their own served only within the geographical boundaries of Canada.

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 26 avril 1990

The Vice-Chairman: Order, please!

I am replacing today Mr. Malone who, as you certainly know, is also a member of the Special Committee studying the companion resolution on Meech Lake, the McKenna proposal. I will try to be as efficient as Mr. Malone, but it will be difficult.

We are welcoming today representatives of the Royal Canadian Legion. I will ask Mr. Gaston Garceau to present his colleagues.

Mr. Gaston Garceau (Dominion President, Royal Canadian Legion): Thank you, Mr. Chairman. I would like to present the Dominion Secretary of the Legion, Mr. Fred Hannington; the Secretary of the Committee of the Legion, Mr. Hugh Peacock, and Mr. Larry Gray, one of our duty officers, who is also secretary.

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier, au nom de la Légion royale canadienne, de nous avoir permis de nous adresser au comité. Nous examinerons à votre intention des questions reliées à la Loi sur les anciens combattants qui sont d'un intérêt majeur pour les quelques 600,000 membres de la Légion.

Sur ce nombre, on compte quelques 240,000 membres ordinaires, c'est-à-dire des anciens combattants ou des militaires qui ont servi en temps de paix. Ils comptent évidemment parmi les plus préoccupés de nos membres dans la mesure où eux-mêmes et les personnes à leur charge peuvent être des bénéficiaires des prestations aux anciens combattants.

Nous tenons à également remercier le gouvernement pour les améliorations qu'il a apportées ces dernières années aux prestations aux anciens combattants. Beaucoup d'anciens combattants et de personnes à leur charge en ont beaucoup bénéficié, et ont vu dans certains cas une amélioration sensible de leur qualité de vie.

Il reste cependant des problèmes importants à résoudre, que nous abordons ici. Le comité peut cependant être assuré que les autres questions que nous ne traiterons pas ne sont pas pour autant oubliées et qu'il subsiste d'autres problèmes, outre ceux que nous aborderons aujourd'hui.

À la page 2, nous parlons des allocations aux anciens combattants—service au Canada seulement. La Légion royale canadienne a adopté, du moins depuis le Congrès national de 1976, des résolutions en vue d'amener le gouvernement à reconnaître sa dette envers les militaires, hommes et femmes, qui ont servi en tant de guerre mais qui, pour des raisons indépendante de leur volonté, ne sont jamais allés au-delà des frontières nationales pour servir leur pays.

[Text]

Quite a number of our veterans who joined the war effort on a voluntary basis had to serve only in Canada because of their knowledge, instructions, or other reasons. We would also like to remind the committee that 10% of the 44,000 people killed during the Second World War were killed during their training in Canada.

Proceeding to the bottom part of page 4, it is stated that, because of the high potential cost to the taxpayer of paying the full war veterans allowance to all Canada's service veterans, the Dominion Executive Council of the Royal Canadian Legion agreed in 1986 to add criteria to their request for the allowance. These criteria would limit the benefit to those veterans who (a) volunteered for unrestricted active duty; (b) had served for a period of no less than 365 days; (c) were assigned to service within the boundaries of Canada; (d) are 65 years of age or older, and (e) are in need.

The committee is requested to exert its influence upon the responsible officials to consider enacting amendments to the appropriate legislation without delay.

The issue of war veterans allowance eligibility for non-residents of Canada has also been a concern of the Royal Canadian Legion, at least since the 1976 Dominion Convention. To be eligible for war veterans allowance, Canadian veterans or their widows must be residents of Canada when making application. Before the allowance may be transported to a foreign place of residence, the recipient must have continuously resided in Canada for a total of 12 months.

We are seeking to have this condition redressed in order that those veterans of Canadian military service and/or their dependants who are eligible in all other respects and who cannot, by reason of health, finances, or other circumstances, return and stay in Canada for 12 months, can still qualify for this benefit.

At the bottom part of page 6 it is recommended that those volunteers who fulfil the criteria for war veterans allowance in every other way should be entitled to delivery of that benefit without having to endure further problems by returning to Canada to fulfil the qualification. This issue will be presented for concurrence to the assembled legionnaires at the coming Dominion Convention in June, as with all other issues in this brief.

The Veterans Independence Program, extension of domiciliary care, is addressed on page 7. At the 1988 Dominion Convention in Ottawa, the Minister of Veterans Affairs announced the opening-up of the Veterans Independence Program to include those veterans generally termed as, and I quote, "Canada Service Veterans", who had never served outside Canada, had reached the age of 65, and were in need. This expansion is and was held to be a major step forward in provision of benefits to those veterans who are also senior citizens.

[Translation]

Un bon nombre de nos anciens combattants qui ont servi pendant la guerre étaient des volontaires mais sont restés au Canada en raison de leurs connaissances, de leur formation ou pour d'autres raisons. Nous désirons rappeler au comité que 10 p. 100 des 44,000 personnes tuées pendant la Deuxième Guerre mondiale l'ont été au Canada.

Passons maintenant au bas de la page 3. Étant donné les coûts élevés que pourraient avoir à supporter les contribuables si les allocations aux anciens combattants étaient accordées à tous les anciens combattants ayant servi au Canada, le Conseil exécutif national de la Légion royale canadienne a convenu en 1986 d'ajouter des critères d'admissibilité à sa demande. Ces critères auraient pour effet de limiter les prestations aux personnes qui: a) se sont portées volontaires en vue d'effectuer un service actif sans restriction; b) ont servi pendant une période d'au moins 365 jours; c) ont servi à l'intérieur des limites territoriales canadiennes; d) sont âgées de 65 ans ou plus et, e) sont dans le besoin.

Le comité est prié d'exercer son influence auprès des fonctionnaires responsables afin que soient adoptées les modifications aux lois pertinentes dans les plus brefs délais.

La question de l'admissibilité des personnes qui ne résident pas au Canada préoccupe également la Légion royale canadienne depuis le Congrès de 1976 au moins. Pour avoir droit aux allocations aux anciens combattants, ceux-ci ou leurs conjoints doivent être résidents canadiens lorsqu'ils présentent la demande. Avant de pouvoir toucher l'allocation à partir d'un domicile à l'étranger, les prestataires doivent avoir habité pour une période continue de douze mois au Canada.

Nous cherchons à faire changer cette exigence, de sorte que les anciens combattants ayant fait leur service militaire dans les Forces canadiennes et leurs personnes à charge, qui sont admissibles à tous autres égards et qui ne peuvent pour des raisons de santé, d'argent ou d'autres circonstances, revenir au Canada et y séjourner pendant douze mois, puissent toucher cette prestation.

Au haut de la page 5, il est recommandé que les volontaires qui répondent à tous les autres critères d'admissibilité aux allocations aux anciens combattants devraient sûrement avoir droit à ces prestations sans avoir à endurer d'autres épreuves, tel qu'un retour au Canada, afin d'établir leur admissibilité. Cette question, comme toutes les autres qu'expose le présent mémoire, sera soumise à l'approbation des légionnaires rassemblés au Congrès de juin prochain.

À la page 5, nous parlons du Programme pour l'autonomie des anciens combattants et de l'élargissement de l'admissibilité aux soins à domicile. Lors du Congrès de 1988 à Ottawa, le ministre des Anciens combattants a annoncé l'élargissement du Programme pour l'autonomie des anciens combattants de manière à inclure ceux que l'on qualifiait «d'anciens combattants ayant servi au Canada», c'est-à-dire ceux qui n'ont jamais servi à l'extérieur du Canada, qui ont atteint l'âge de 65 ans et qui sont dans l'indigence. Cet élargissement du programme est un énorme pas en avant dans le versement de prestations à des anciens combattants qui sont également des personnes âgées et il a été perçu comme tel.

[Texte]

However, this presents an anomaly, in that a war veterans allowance recipient under the Veterans Independence Program can receive services, including nursing and personal care and assistance with board and lodging at the rate prescribed by Veterans Affairs; that is, \$240 a month, effective April 1, 1990.

The Canada service veteran or the Veterans Independence Program is therefore not treated equitably. In order to ensure equal treatment for all veterans and for the Independence Program recipients, we request that this omission be rectified. The granting of full war veterans allowance, as previously discussed, will meet this requirement, of course.

• 1120

Ideally, our preference would be for continuance of the Veterans Independence Program benefits for the life of the spouse. But at this time we are only asking for a reasonable adjustment period of 12 months.

What happened is that with the veterans program, if the person receiving it passes on, the program is cut off for his wife. It makes it very hard for a woman to fight to stay at home in her own residence. That is what we are trying to do: to keep them in their own residence. So we are asking that this allowance be carried on for at least 12 months so the spouse would be able to get her life reorganized the way it should be.

On page 9 we say the Royal Canadian Legion requests sympathetic consideration soon and suggests the most appropriate area of assistance would be the provision of this benefit to the surviving spouse for 12 months following a veteran recipient's death. We are very, very strong on that.

The provision of adequate medical care facilities and sufficient designated hospital beds is a growing problem. This needs to be addressed with considerable urgency, not only because of the rapidly advancing age of the veterans but because of the long lead time required to provide new or renovated care centres. The legion's position is that there can be no reduction in the obligation to ensure that these facilities must be available to entitled veterans. But the need must also be met as early as possible.

We have asked Veterans Affairs to consider decentralization. Veterans Affairs hospital beds should be evenly distributed among regional and district hospitals. There is an urgency to provide, in agreement with provincial authorities, new facilities in those regions that can be identified as having outstanding requirements. Legion representatives stand ready to assist Veterans Affairs and this committee in the provision of information or in any other way possible that would expedite the solution to this problem.

[Traduction]

Cependant, on y décerne une anomalie en ce sens que le prestataire de l'allocation aux anciens combattants inscrit au Programme pour l'autonomie des anciens combattants peut recevoir des services, y compris des soins infirmiers et des soins personnels ainsi qu'une pension au taux prescrit par le ministère des Anciens combattants, c'est-à-dire 240\$ par mois à compter du 1^{er} avril 1990.

Par conséquent, l'ancien combattant ayant servi au Canada qui est inscrit au Programme pour l'autonomie n'est pas traité de façon équitable. Afin d'assurer un traitement égal à tous les prestataires du Programme pour l'autonomie des anciens combattants, nous demandons que cette omission soit rectifiée. Bien sûr, le versement de la pleine allocation aux anciens combattants, tel qu'il a été question plus tôt, serait une solution.

Idéalement, il serait préférable de maintenir les prestations du Programme pour l'autonomie des anciens combattants pour la durée de vie de l'époux mais, pour l'instant, nous nous contentons de réclamer une période de transition raisonnable de 12 mois.

Si le prestataire du programme meurt, son épouse n'est plus admissible au programme. Cela complique énormément les choses pour la femme qui désire rester dans la même résidence. C'est ce que nous essayons de faire: aider ces femmes à rester dans la même résidence le plus longtemps possible. Nous proposons donc que cette allocation soit poursuivie pendant au moins 12 mois pour donner à l'épouse le temps de réorganiser sa vie.

À la page 6, nous disons que la Région royale canadienne demande que le ministère se montre bientôt compréhensif et estime que c'est en accordant cette prestation au conjoint survivant pendant les douze mois qui suivent le décès d'un ancien combattant bénéficiaire que le ministère prêterait le mieux assistance. Nous devons insister là-dessus.

Il est de plus en plus difficile de fournir des installations médicales adéquate et un nombre suffisant de lits d'hôpitaux désignés. Il faut s'attaquer à ce problème de toute urgence, non seulement en raison du fait que les anciens combattants avancent rapidement en âge, mais du long délai nécessaire à la construction de nouveaux centres de soins ou aux travaux de rénovation. De l'avis de la Légion, on ne peut exiger moins du ministère qui doit veiller à ce que ces installations soient mises à la disposition des anciens combattants qui y ont droit. Il faut toutefois répondre aux besoins dans les plus brefs délais.

Nous avons demandé au ministère de songer à la décentralisation. Les lits d'hôpitaux devraient être répartis équitablement entre les hôpitaux régionaux et de districts. Il faut de toute urgence offrir, d'un commun accord avec les autorités provinciales, de nouvelles installations dans la région qui peuvent être désignées comme ayant des exigences exceptionnelles. Les représentants de la Légion sont prêts à prêter assistance au ministère des Anciens combattants et à ce comité pour diffuser de l'information ou pour tout autre initiative qui permettrait de trouver rapidement une solution à ce problème.

[Text]

The next paragraph refers especially to the February budget. It is about the change in rates for the Veterans Independence Program and the elimination in benefits.

With the delivery of the latest budget it was announced that Veterans Affairs Canada was updating board and lodging charges for veterans in long-term care. The result was an abrupt and staggering rate of increase in charges to institutionalized veterans. The 1990 rate jumped from zero to \$240 a month for approximately 1,300 veterans. That rate of \$240 per month will be raised to \$420 per month beginning April 1, 1991, and on April 1, 1992 the rates will be tied to the lowest provincial user charge. It is considered that the rate of this change is excessive, and the legion strongly urges that it be instituted by a phasing-in process rather than the sudden high steps.

At the same time, streamlining of the Veterans Independence Program was announced, which resulted in the removal of the heavy house-cleaning service. All other elements of the Veterans Independence Program are unaffected, including the day-to-day regular housekeeping benefit. The Legion expressed concern, and Veterans Affairs agreed, that the continuation of some components of this service would be investigated on an individual basis if safety or security were found to be factors.

A major danger with the February 1990 budget is that this is the very first time in Canadian history that to alleviate budgetary problems a benefit for veterans has been rescinded. As well as setting a dangerous precedent in the removal of veterans' benefits, the Royal Canadian Legion was extremely concerned that these budget actions were taken without full consultation with veterans' organizations. Your support is requested in ensuring that neither of these situations occurs again.

We remind the people of Canada that the cost of veterans benefits will reduce soon enough, long before the debt is paid. As war veterans allowance recipients reach age 65 they begin receipt of old age security. This automatically reduces war veterans allowance payments, dollar for dollar. If guaranteed income supplement is required, it too reduces war veterans allowance. This is a direct reduction of an expense specific to Veterans Affairs.

On the increased exemptions for war veterans allowance recipients, which is the last paragraph on the page, the last increase in exemptions was for interest in 1985 when it was increased from \$100 to \$140. At each Dominion Convention

[Translation]

Le prochain paragraphe porte sur le budget du mois de février. Et sur les modifications des taux pour le Programme pour l'autonomie des anciens combattants et de la suppression des prestations.

Dans le dernier budget, le ministre a annoncé qu'Anciens combattants Canada mettait à jour les frais de pension facturés aux anciens combattants qui reçoivent des soins de longue durée. L'exercice s'est soldé par une hausse abrupte et renversante des frais exigés des anciens combattants hospitalisés. Le taux de 1990 a fait un bond de zéro à 240\$ par mois pour quelque 1,300 anciens combattants. À compter du 1^{er} avril 1991, ce taux passera à 420\$ par mois. Le 1^{er} avril 1992, les taux seront liés au coût provincial par usager le plus bas. La Légion estime qu'il s'agit là d'une hausse excessive et exhorte le gouvernement à procéder graduellement plutôt qu'à recourir à de fortes hausses soudaines.

En même temps, le budget annonçait la rationalisation de l'administration du Programme pour l'autonomie des anciens combattants qui a donné lieu à la suppression du service pour les gros travaux. Tous les autres éléments du Programme pour l'autonomie des anciens combattants demeurent intacts, y compris les prestations au titre des services d'entretien ménager quotidien. La Légion s'est dite inquiète, tout comme le ministère, que le maintien de certains éléments de ce service fasse l'objet d'une enquête individuelle si l'on jugeait que la sécurité constituait un facteur.

L'un des grands dangers du budget de février 1990, c'est que pour la toute première fois dans l'histoire canadienne, on tente de régler des problèmes budgétaires en supprimant une prestation destinée aux anciens combattants. Outre que cela crée un précédent dangereux en ce qui a trait à la suppression des prestations versées aux anciens combattants, la Légion royale canadienne craint énormément que ces mesures budgétaires aient été prises sans consulter toutes les organisations d'anciens combattants. Nous sollicitons donc votre appui pour que vous fassiez en sorte que ni l'une ni l'autre situation ne se représente.

Nous rappelons à la population canadienne que le coût des prestations versées aux anciens combattants diminuera assez tôt—bien avant que la dette ne soit remboursée. Lorsque les prestataires des allocations aux anciens combattants atteignent l'âge de 65 ans, ils commencent à toucher la pension de sécurité de la vieillesse. Voilà qui réduit automatiquement les paiements aux titres des allocations aux anciens combattants, dollar pour dollar. Si l'ancien combattant a besoin d'un supplément de revenu garanti, celui-ci réduit également l'allocation d'anciens combattants. Il s'agit d'une réduction directe d'une dépense particulière aux anciens combattants.

Pour ce qui est de l'accroissement des exemptions pour les prestataires des allocations aux anciens combattants, qui est le troisième paragraphe de la page 8, on dit que la dernière hausse en ce qui a trait aux exemptions portait sur

[Texte]

since 1984 it has been requested that the war veterans allowance regulations be amended to exempt at least \$500 per year. The increase in this exemption should at least be equal to the consumer price index gain since 1985.

We will pass on the next paragraph and go to "deemed never to have served". At the end of hostilities in World War II approximately 14,000 service persons were absent without leave and never returned to their units. An Order in Council passed on August 14, 1946, categorized these veterans as "deemed never to have served", which relieved them of any consequences of the service offence but also deprived them of any benefits which may have been available following service in the armed forces.

What happened was that most of them came back to Canada after their service in England. They went back home without even going back to their units to be properly discharged. The government passed a bill at the time saying that they never had served. But they did their duty. They came back after four or four and a half years overseas service, and they were not allowed to have any of the benefits of veterans.

The Royal Canadian Legion would like to see the establishment of a special committee to whom ex-servicemen labelled "deemed never to have served" could make application. The committee could review an individual case on its own merit, and, in the absence of any offence against the Criminal Code of Canada during military service, restore that person to an honourable status of discharge from military service, thus making available veterans' benefits.

On recognition of merchant seamen as veterans, the Royal Canadian Legion has been active in attempts to gain greater recognition of merchant mariners for the service they provided during wartime. These seamen suffered one of the highest casualty rates in combat during World War II. However, Canadian merchant seamen, including those who served in hostile waters, are still not considered veterans even though they were recognized with the award of the same medals as made to Royal Canadian Navy veterans.

A resolution will be presented at this year's Dominion Convention, and we seek this committee's support to exert their influence upon the government, to have Canadian merchant seamen, whose service can be verified by the Ministry of Transport as having served during World War II, granted full recognition as veterans and be entitled to all existing veterans benefits.

Other concerns that we have are on page 14, on Bill C-28. Of general interest to this committee should be the fact that the Royal Canadian Legion is also actively against the provision of Bill C-28, an act to amend the Income Tax Act,

[Traduction]

l'intérêt en 1985; l'exemption est passée de 100\$ à 140\$. À chaque congrès national depuis 1984, on a demandé que soit modifié le Règlement sur les allocations aux anciens combattants pour que l'exemption soit d'au moins 500\$ par année. La hausse de cette exemption devrait au moins correspondre à l'augmentation de l'indice des prix à la consommation depuis 1985.

Nous allons passer le prochain paragraphe pour nous rendre au chapitre intitulé «réputés n'avoir jamais servi.» À la fin de la Deuxième Guerre mondiale, quelque 14,000 membres des Forcées armées étaient absents sans permission et ne sont jamais revenus à leurs unités. Un décret, adopté le 14 août 1946, a caractérisé ces anciens combattants comme «réputés n'avoir jamais servi» ce qui les libérait de toutes conséquences de l'infraction, mais les privait de tout avantages dont ils auraient pu profiter après avoir servi dans les Forces armées.

La plupart d'entre eux sont revenus au Canada après avoir servi en Angleterre. Ils sont revenus chez eux sans retourner à leurs unités pour être libérés de façon officielle. Le gouvernement à l'époque a adopté un projet de loi jugeant qu'ils n'avaient jamais servi. Pourtant, ils ont servi leur pays. Ils sont revenus après quatre ans ou quatre ans et demi à l'étranger, et n'ont pas été admissibles à aucune des prestations et avantages offerts aux anciens combattants.

La Légion royale canadienne désire que l'on mette sur pied un comité spécial auquel les anciens combattants faisant partie de la catégorie «réputés n'avoir jamais servi» pourrait présenter des demandes. Le comité pourrait étudier chaque cas de façon individuelle, et si pendant que cette personne a fait son service militaire elle n'avait pas enfreint le Code criminel du Canada, on pourrait juger qu'elle a été libérée de façon honorable. Ainsi, cet ancien combattant serait admissible aux prestations offertes aux anciens combattants.

Pour ce qui est de la reconnaissance des marins marchands comme anciens combattants, la Légion royale canadienne a essayé de faire reconnaître ces marins pour leurs activités pendant la guerre. Ces marins ont connu un des taux de perte les plus élevés de toute la Deuxième Guerre mondiale. Cependant, les marins marchands canadiens, y compris ceux qui ont servi dans les zones de combat, ne sont toujours pas considérés comme anciens combattants même s'ils ont reçu les mêmes médailles que les anciens combattants de la Marine royale du Canada.

Au Congrès national cette année, nous présenteront une motion en ce sens et nous demandons à votre comité d'exercer toute l'influence possible sur le gouvernement de sorte que les marins marchands canadiens, dont les services pendant la Seconde Guerre mondiale peuvent être démontrés par le ministère des Transports reçoivent les prestations accordées normalement aux anciens combattants.

De plus, nous mentionnons à la page 14 que nous nous préoccupons du contenu du projet de loi C-28. La Légion royale canadienne s'oppose aux dispositions du projet de loi C-28, loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu, en ce qui

[Text]

as it concerns the "clawing back" of old age security payments from those seniors whose incomes are in excess of \$50,000. A major concern with this measure is the threat it makes against the principle of universality of Canadian social benefits. In February, a delegation from the Legion appeared before the Standing Committee on Banking, Trade and Commerce of the Senate of Canada to make these fears known.

As well, the Legion is concerned with the impact the goods and services tax will have upon seniors. Since 270,000 of our 600,000 members are currently seniors, we must be aware of and ready to oppose actions that threaten their quality of life. This 7% tax on consumer items will especially affect seniors, since they are known to spend a greater proportion of their available incomes on consumer items.

• 1130

On national defence, a final point. It has to do with the concerns veterans have over Canada's defence preparedness. In the white paper of June 1987, the Prime Minister stated, and I quote, that

No government has a more important obligation than to protect the life and well-being of its people; to safeguard their values and interests.

The Legion agrees with that statement. National security is a paramount responsibility of government.

Although the white paper was written before the current thaw in the Cold War, the easing of tensions between the U.S.S.R. and the U.S. has been followed by instability in eastern Europe. At the same time, we have reason to be concerned with developments in the Middle East and in Canada.

Security needs within our own boundaries must not be forgotten. The potential for crisis is still great. Crises have a habit of developing quickly, while rearming takes years. With the present state of Canada's defences, we run the risk of facing an emergency situation ill-prepared. This matter will be addressed at convention in June of 1990 with a resolution requesting the Government of Canada to ensure that sufficient funds are made available to the Department of National Defence to meet the commitments enunciated in 1987.

In conclusion, gentlemen, these are but a few of the concerns of the Royal Canadian Legion regarding measures affecting veterans benefits. We very much appreciate the opportunity of appearing before this committee to express these views on some very important matters impacting upon Canadian veterans.

We hope the issues raised will be seriously considered by this committee and that you will carry these concerns to the appropriate ministers and legislators within the Government of Canada. Time is running out. Thank you very much, Mr. Chairman. *Merci.*

The Vice-Chairman: Thank you very much, Mr. Garceau. I am not sure I heard correctly your intervention on page 15. Did you say in the Middle East and in Canada, or in China? I heard Canada. I am not sure I heard correctly.

[Translation]

a trait au remboursement des prestations de sécurité de vieillesse par les personnes âgées dont le revenu dépasse 50,000\$. Nous croyons que ce genre de proposition met en péril le principe même de l'universalité des prestations sociales au Canada. En février, des représentants de la Légion ont comparu devant le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce pour manifester leurs craintes à cet égard.

De plus, la Légion se préoccupe de l'incidence qu'aura la taxe sur les produits et les services sur les personnes âgées. Puisque 270,000 de nos 600,000 membres sont des personnes âgées, nous devons être disposés à nous opposer à toutes mesures qui mettent en péril leur qualité de vie. Cette taxe de 7 p. 100 sur les biens de consommation toucherait tout particulièrement les personnes âgées puisque celles-ci consacrent un pourcentage supérieur de leur revenu disponible à l'achat de ces biens.

Un dernier point sur la Défense nationale. Les anciens combattants se préoccupent de la préparation militaire du Canada. Dans le Livre blanc du mois de juin 1987, le premier ministre disait, et je cite:

Aucun gouvernement n'a d'obligation plus sacrée que celle de protéger la vie et le bien-être de sa population; de protéger ses valeurs et ses intérêts.

La Légion partage cette opinion. La sécurité nationale constitue la première responsabilité du gouvernement.

Bien que le Livre blanc remonte à une période antérieure à la fin de la Guerre froide, la détente dans les relations entre l'URSS et les États-Unis a entraîné une période d'instabilité en Europe de l'Est. Par ailleurs, nous avons raison de nous préoccuper des événements au Moyen-Orient et au Canada.

Il ne faudrait pas oublier nos besoins en matière de sécurité à l'intérieur de nos frontières. Le potentiel d'une crise demeure toujours. Les crises sont rapides alors qu'il faut des années pour compléter le réarmement. Vu l'état actuel des défenses canadiennes, nous courons le risque de faire face à une urgence sans préparation. Nous allons nous pencher sur cette question à notre congrès du mois de juin 1990 où nous présenterons une résolution en vue de demander au gouvernement du Canada de s'assurer que le ministère de la Défense nationale dispose des budgets nécessaires au respect des engagements énoncés en 1987.

Voilà, messieurs, quelques-unes des préoccupations de la Légion royale canadienne relativement aux mesures qui touchent les allocations aux anciens combattants. Nous vous sommes très reconnaissants de l'occasion qui nous est offerte de vous faire part de nos opinions en ce qui concerne quelques questions très importantes qui touchent les anciens combattants canadiens.

Nous espérons que ce comité examinera attentivement les questions que nous allons soulever et les transmettra aux ministres et législateurs appropriés du gouvernement du Canada. Il ne reste plus beaucoup de temps. Merci beaucoup, monsieur le président. «Thank you».

Le vice-président: Merci beaucoup, monsieur Garceau. Je ne sais pas si j'ai bien compris ce que vous avez dit dans le texte anglais à la page 15. Vouliez-vous dire au Moyen-Orient et au Canada ou en Chine? Il m'a semblé que vous aviez dit Canada. Je ne suis pas certain d'avoir bien compris.

[Texte]

Mr. Garceau: I said we have reason to be concerned with developments in the Middle East and in China.

The Vice-Chairman: In China. Okay.

C'était simplement une question de clarification.

Je vous remercie beaucoup pour votre excellent mémoire. Avant de donner la parole à M. Mifflin, j'aimerais vous demander d'élaborer un peu plus sur la question «réputé n'avoir jamais servi». Il y a 14,000 militaires, quelque part, qu'on considère comme n'ayant pas servi. Pouvez-vous élaborer sur cette question? J'avais 4 ans en 1946.

M. Garceau: Ces personnes qui se sont jointes aux Forces armées ont été pour la plupart transférées en Europe sur les champs de bataille. À la fin de la guerre, elles sont revenues au Canada. À leur retour au Canada, certaines d'entre elles ont été envoyées dans leur demeure pour un congé avant d'être licenciées des Forces armées. Une fois dans leurs demeures, elles ne retournaient pas à leurs unités pour être licenciées. Elles n'ont jamais été licenciées directement par les Forces armées. À un moment donné, on a adopté une loi disant que ces personnes étaient considérées comme n'ayant jamais servi durant la guerre, au Canada.

Plusieurs de ces cas ont été soumis au comité. Quelques-uns de ces cas ont été examinés individuellement, et les personnes ont reçu un licenciement honorable. On voudrait que les autres reçoivent aussi un licenciement honorable.

Le vice-président: C'est une question assez importante. C'est la première fois que j'en entends parler. Personnellement, je vais essayer de fouiller ce problème.

• 1135

Monsieur Mifflin, pour une dizaine de minutes, s'il vous plaît.

M. Fred J. Mifflin (député de Bonavista—Trinity—Conception): Combien, de temps, monsieur le président?

Le vice-président: Une dizaine de minutes, et pour le premier tour.

M. Mifflin: Merci, monsieur le président. Je voudrais poser deux questions. Tout d'abord, je vois beaucoup de difficultés surgir avec un sujet en particulier.

This is the cut-backs to the veterans programs. I think some of us are on record of having made our feelings very clear on this. The feelings I and some of my other colleagues expressed. . . Mr. Chairman expressed them very clearly and very well. That same expression did not seem to come out during the initial cuts and during the barrage of telephone calls and concerns I was getting. In fact, I was somewhat concerned. I did not call the Legion because I just did not feel it was right to do that at this particular time. If I had it back, perhaps I would have.

I particularly remember, if not a threat, an indication that Deputy District Commander Margins of the Ottawa area—and I happened to see it on a television program—was involved in *The Sun's* quest to raise the public attention to

[Traduction]

M. Garceau: J'ai dit qu'il y avait lieu de se préoccuper des événements au Moyen-Orient et en Chine.

Le vice-président: En Chine. Très bien.

It was just a matter of clarification.

I would like to thank you for this excellent submission. Before I give Mr. Mifflin the floor, I would like you to elaborate some on those that are «deemed never to have served». There are 14,000 veterans that are deemed never to have served. Could you perhaps explain? I was four years old in 1946.

Mr. Garceau: We are talking of those who joined the Armed Forces and who, for the most part, were transferred to the battlefields of Europe. At the end of the war, they came back to Canada. On their return, some of these soldiers were sent home on leave, before being discharged from the Army. Once home, they did not return to their units to be discharged. They were therefore never directly discharged by the Army. Now an act was passed stipulating that these persons were deemed never to have served during the war, in Canada.

Some of these cases were submitted to the Committee. Some of these cases were studied individually, and the soldiers involved were given an honorable discharge. We would like all the others to also get an honorable discharge.

The Vice-Chairman: This is an important matter. This is the first time I hear of it. I will certainly try to find out more about it.

Mr. Mifflin, you have ten minutes, if you please.

Mr. Fred J. Mifflin (Bonavista—Trinity—Conception): How long, Mr. Chairman?

The Vice-Chairman: Ten minutes, on the first turn.

Mr. Mifflin: Thank you, Mr. Chairman. I'm interested in two matters. First of all, let us deal with something that is raising a lot of concern.

Je veux parler de la réduction des programmes à l'intention des anciens combattants. Je pense que certains d'entre nous ont dit publiquement et très clairement ce que nous en pensions. Quelques collègues et moi-même avons exprimé notre. . . Monsieur le président, vous avez exprimé nos sentiments très clairement et très éloquentement. Lorsque l'on a annoncé ces réductions, votre réaction initiale ne m'a pas semblée aussi claire et, du moins c'est ce qui est ressorti des très nombreux appels téléphoniques que j'ai reçus. En fait, j'étais quelque peu inquiet. Je n'ai pas téléphoné au bureau de la Légion parce qu'il ne me semblait pas opportun de le faire, à ce moment-là. Si c'était à refaire, peut-être que je téléphonerais.

Je me souviens tout particulièrement du fait que le commandant adjoint Margins du district d'Ottawa—j'ai vu ça à la télévision—a participé à une campagne avec le *Sun* afin de sensibiliser le public à cet égard. J'ai nettement

[Text]

these cuts. I was left with the distinct impression that there was some reticence on the part of the Royal Canadian Legion to support his thrust and that there had been some agreement before these cuts had come out. The impression was created to me, as Defence critic and as a politician, that the legion was not out there banging the desks the way I thought they should have been. Maybe I missed something.

Mr. Garceau: I think what really did happen is that we met last August with the deputy minister and the minister, and some of the things were discussed. Nothing was given to us in black and white on what was going to happen. I knew, and I think we were all sure that the minister was not going to divulge anything pertaining to the budget. So we were not aware of what was coming out. We found out what came out on the night of the budget.

What happened was there was some leak someplace in that department that some people got hold of. They came to one of our Legion meetings around Toronto and they divulged that cuts of \$240 a month were going to happen to the veterans and also the date they were going to come due. We were not aware of that. Jim Margins was one of the persons who received that information in writing in a brown envelope from someone, and he had that information before we had it.

What we discussed with the minister is that out of the 6,500 veterans who are hospitalized, some 1,300 are not paying due to maybe I could use the word "mismanagement" by the department. The fact that the department told the district offices to look after a transfer to a hospital on the long term. . . they were the ones able to make the computation for charging their bed and board, which was not done in certain districts. In all the Maritimes they were all paying. Out of the 1,300 in Montreal there are 963 in the hospital in Ste-Anne-de-Bellevue who were not paying, which is a large amount. There was a wing in a hospital in Toronto where the people were paying and in the other wing they were not paying.

Mr. Mifflin: Mr. Chairman, I am familiar with the background. I have the figures. They are engraved in my mind. I am interested in why the Legion did not seem to be out beating the drum as I would have expected them on the principle that this is the first time veterans benefits have been cut. There seemed to have been a very docile, very reticent attitude, almost as if you were an arm of the government. I am not saying this is right or wrong. But that was the impression with me—and more importantly, with many of your members; they were very disappointed. If not the reality, could you tell us why this perception was created?

• 1140

Mr. Garceau: Following the August meeting, we were promised a meeting with the minister. We did not get it until this week, and when we found out some of the people were not paying, we thought it was just and fair that everybody should be paid, or nobody at all.

[Translation]

l'impression que la légion royale canadienne éprouvait une certaine réticence à l'appuyer dans ses efforts et qu'en outre, une entente était intervenue avant la publication de ces réductions. Comme critique officiel des questions de défense et comme politicien, j'ai eu l'impression que la Légion ne protestait pas comme je m'y serait attendu. Quelque chose m'a peut-être échappé.

M. Garceau: En fait, voici ce qui s'est passé: Nous avons rencontré le sous-ministre et le ministre en août dernier et avons discuté de certaines de ces questions. On ne nous a pas précisé exactement ce qui allait se produire. Je savais et je pense que nous savions tous que le ministre n'allait pas divulguer les dispositions du budget à venir. Nous ne savions donc pas à quoi nous attendre. Nous l'avons appris le soir du budget.

Il y a eu une fuite au ministère. Ceux qui avaient reçu les documents sont venus nous trouver à une réunion de la Légion à Toronto et nous ont appris qu'il y aurait une réduction de \$240 par mois dans les prestations des anciens combattants ainsi que la date d'entrée en vigueur de cette mesure. Nous n'avions pas été prévenus. Jim Margins est l'une des personnes qui a obtenu ces renseignements, par écrit, dans une enveloppe brune, et donc il avait les renseignements en main avant nous.

Lorsque nous avons discuté avec le ministre, il avait été question des 6,500 anciens combattants hospitalisés dont 1,300 ne paient rien pour ce service à cause de ce que j'appellerais la «mauvaise gestion du ministère». Le ministère avait confié à ses bureaux de district le soin de s'occuper des placements à l'hôpital de soin prolongés. . . et ce sont donc ces bureaux de districts qui étaient les mieux placés pour calculer la pension des malades, ce que certains n'ont pas fait. Dans les provinces maritimes, tous les hospitalisés payaient cette pension. Des 1,300 anciens combattants à Montréal, les 963 à l'hôpital de Ste-Anne-de-Bellevue ne payaient rien, ce qui représente un nombre important. À l'hôpital de Toronto, dans une aile de l'hôpital, les anciens combattants devaient payer alors que dans l'autre ils ne payaient pas.

M. Mifflin: Monsieur le président, je connais l'histoire. J'ai les chiffres. J'ai tout ça en esprit. Ce que je veux savoir, c'est pourquoi la Légion n'a pas ameuté l'opinion publique comme on aurait pu s'y attendre puisqu'il s'agissait de la première fois que l'on réduisait les prestations des anciens combattants. Il me semble que vous avez adopté une attitude très docile, très réticente, un peu comme si vous faisiez partie du gouvernement. Je ne prétends pas que vous ayez eu raison ou tort. Mais c'était mon impression—et plus important encore, l'impression d'un grand nombre de vos membres; ils ont été très déçus. Et si ce n'est pas ainsi que les choses se sont passées, pouvez-vous nous expliquer pourquoi cette impression a été donnée?

M. Garceau: Après la réunion du mois d'août, on nous a promis une rencontre avec le ministre. Ce n'est que cette semaine que cette rencontre a eu lieu et c'est alors que nous avons appris que certains anciens combattants ne payent rien; nous considérons qu'il est juste et équitable que tous soient logés à la même enseigne, que tous paient, ou que personne ne paie.

[Texte]

We did go to the minister immediately, so as far as we are concerned, the Royal Canadian Legion, we would rather see that no veteran pays for those services. They earned those services and they should have them free of charge. But we understood also that because of the large amount we are paying, it should be all equalled out. The other surprise came up after the budget, and at that time we could not give an answer immediately. We were not aware of the exact impact of it. When we studied it, we went back to the minister immediately and told him what we thought of it.

We appeared on TV and said the same thing: that we were against what they were doing to the veterans and we were hoping it would never happen again.

Mr. Mifflin: Other colleagues may want to look at the payment business.

I would like to have a look at the Veterans Independence Program. I have a lot of difficulty with it. I know you are not a departmental officer, but according to the final report of the department evaluation of the Veterans Independence Program, apparently 30% of the veterans were involved in a client survey. That is a large number, 30%. They were asked to report their unmet needs, and 81% of them reported heavy housekeeping. Groundskeeping was 36%, and transportation was 25%.

So we needed more heavy housekeeping and not less. I do not accept that there should have been cuts, but there were cuts in the heavy housekeeping and I have a lot of difficulty understanding it. Were you part of this process?

Mr. Garceau: No, not at all. As a matter of fact, the minute we found that out we went back to the minister immediately and told him some of the material they were cutting off, the heavy cleaning, was really a dangerous affair to touch. For example, we brought to him the fact that in the Maritimes and all the places where they are still heating with woodstoves and where the chimney-cleaning was taken off, there was a real danger for fire and things like that, and a health hazard too.

Also, finally, turning to the health of the veterans or the widows, we brought that immediately to the attention of the minister. He said it was going to be reinstituted on the person apparent. Every case will be investigated independently, and the full benefit will be reinstated.

Mr. Mifflin: In your experience, has any of this heavy housekeeping on an individual basis been restored yet?

Mr. Garceau: From what we have been told, yes.

Mr. Mifflin: Do you have any idea of how many?

Mr. Garceau: No. The secretary might have some more information on it.

[Traduction]

Nous nous sommes donc adressés au ministre immédiatement pour lui faire savoir qu'en ce qui concerne la Légion royale canadienne, nous préférons qu'il n'en coûte rien aux anciens combattants pour ces services. Ils ont mérité ces services et devraient les obtenir gratuitement. Par contre, nous reconnaissons également que, vu les sommes en cause, il faut tout répartir. L'autre surprise nous est venue après le budget, mais nous n'étions pas en mesure de répondre immédiatement. Nous ne savions pas ce que cela entraînerait. Après avoir étudié ces nouvelles dispositions, nous nous sommes adressés immédiatement au ministre pour lui dire ce que nous en pensions.

Nous avons d'ailleurs dit la même chose à la télévision. Que nous nous opposions à ces mesures et que nous espérions que cela ne se reproduirait jamais.

M. Mifflin: Mes collègues voudront peut-être revenir sur la question des allocations.

J'aimerais moi-même passer au programme pour l'autonomie des anciens combattants. Je suis très inquiet. Je sais que vous ne représentez pas le ministère mais, dans le rapport final du ministère suite à son évaluation à ce programme, il semblerait que le taux de participation des anciens combattants se soit élevé à 30 p. 100. Or c'est un nombre élevé, 30 p. 100. On avait demandé à la clientèle du ministère de faire état de ses besoins; 81 p. 100 des répondants ont indiqué les gros travaux d'entretien ménager, 36 p. 100 l'entretien de leur propriété et 25 p. 100 le transport.

Donc, il nous faudrait mettre l'accent sur l'entretien ménager et non le contraire. Je rejette la nécessité d'apporter des réductions à ce programme et j'ai particulièrement du mal à comprendre que l'on ait réduit les services d'entretien ménager. Avez-vous participé à cette étude?

M. Garceau: Non, pas du tout. À vrai dire, aussitôt que nous avons appris son existence, nous nous sommes adressés immédiatement au ministre pour lui dire que certains des services éliminés tels que les gros travaux ménagers pouvaient présenter des risques si on les éliminait. Par exemple, nous lui avons signalé que, dans les provinces maritimes, dans beaucoup d'endroits, on chauffait toujours avec un poêle à bois et que si l'on éliminait le ramonage des cheminées, cela comporterait des risques réels d'incendie et même des risques pour la santé.

Enfin, en ce qui concerne la santé des anciens combattants et de leurs veuves, nous avons également attiré immédiatement l'attention du ministre sur cette question. Il nous a dit que chaque dossier serait jugé individuellement, après enquête indépendante, et que l'on reviendrait au niveau original de prestation.

M. Mifflin: D'après votre expérience, a-t-on recommencé à offrir les services de gros travaux d'entretien ménager?

M. Garceau: D'après ce qu'on nous dit, oui.

M. Mifflin: Avez-vous une idée du nombre de cas?

M. Garceau: Non. Le secrétaire a peut-être plus d'information à ce sujet.

[Text]

Mr. F.G. Hannington (Dominion Secretary, Royal Canadian Legion): No, I am sorry. I do not, but we have had no cases yet where someone has come in and asked to be treated. If we do get one, we will go to Veterans Affairs and ask how they are going to handle it.

The meeting with the president and the minister a day or two ago addressed this very briefly, and they did not indicate they had actually had any cases, any applications.

Mr. Mifflin: So I have this clear, Mr. President, you did not agree with either the Veterans Independence Program cut, or you did not agree with the \$17 million that was involved with the increase in veterans charges?

Mr. Garceau: No.

Mr. Mifflin: That is the end of that question.

The second question is perhaps a little more. . . I had a lot of trouble understanding why merchant seamen are having difficulty getting veterans allowances. They served in the same waters as people in the Royal Canadian Navy, they got the same medals, and there were over 1,300 or 1,400 killed. They had a very high casualty rate. They were serving under exactly the same conditions as people who served in the navy. Are you close to getting some benefits for them? Where are we with this particular drum beater?

Mr. Garceau: We have been fighting for years on that now. The government is holding us back. As far as we are concerned, we are ready.

Mr. Mifflin: What reason does the department give for not considering these people?

Mr. Garceau: In the past, I do not know exactly. Would you have it in the records?

Mr. Larry Gray (Director, Service Bureau, Royal Canadian Legion): Basically, it requires a change in legislation to the War Veterans Allowance Act. Merchant seamen are covered under the Civilian War Allowance Act if they meet particular criteria—having served 180 days at sea and one trip through dangerous waters.

What we are after for them is the veteran status, because there are additional benefits that would be available to them if they were considered veterans. However, they were not included in the original legislation and that is what is required now, a change in legislation. We are trying to do this under a couple of precedents. For instance, merchant seamen in the United Kingdom and the United States have been acknowledged by their governments and are now eligible for all benefits through their veterans administrations as veterans. They carry that appellation of veterans.

[Translation]

M. F.G. Hannington (Secrétaire national, Légion royale canadienne): Non, je regrette. Je n'ai aucun renseignement supplémentaire, mais personne ne s'est encore adressé à nous. Si nous recevons une demande, nous la transmettrons au ministère des Affaires des anciens combattants pour savoir quelles mesures seront prises.

Il en a été question il y a un jour ou deux lors de la rencontre entre notre président et le ministre et, mais les représentants du ministère n'ont pas indiqué qu'ils avaient reçu de demande.

M. Mifflin: Si j'ai bien compris donc, M. Garceau, vous n'acceptez ni les réductions au Programme pour l'autonomie des anciens combattants, ni l'augmentation de 17 millions de dollars dans les frais de pensions des anciens combattants?

M. Garceau: Non.

M. Mifflin: Voilà qui est réglé.

Ma deuxième question est peut-être un peu plus. . . J'ai beaucoup de mal à comprendre pourquoi les marins de la Marine marchande éprouvent tant de difficultés à obtenir une allocation d'anciens combattants. Ils ont servi le pays au même titre que les marins de la Marine royale canadienne, ils ont obtenu les mêmes médailles et plus de 1300 ou 1400 d'entre eux se sont faits tuer. Les pertes en vies humaines ont été très élevées dans ce groupe. Ils ont servi leur pays dans exactement les mêmes conditions que les marins de la Marine. Vos démarches progressent-elles? Où en est la possibilité de leur obtenir des allocations?

M. Garceau: Cela fait des années que nous exerçons des pressions en ce sens. Le gouvernement ne veut pas bouger. Pour notre part, nous sommes prêts.

M. Mifflin: Comment le ministère justifie-t-il son refus de considérer ces personnes?

M. Garceau: Par le passé, je ne sais pas exactement. Avez-vous ça dans vos documents?

M. Larry Gray (Directeur, Bureau, Légion royale canadienne): Essentiellement, il faudrait modifier la Loi sur les allocations aux anciens combattants. Les marins de la marine marchande sont assujettis aux dispositions de la Loi sur les pensions et allocations de guerre pour les civils et s'ils répondent à certains critères—c'est-à-dire 180 jours en mer et une traversée en eaux dangereuses.

Nous essayons de leur obtenir le statut d'ancien combattant, car ainsi ils deviendraient admissibles à des prestations supplémentaires. Toutefois, à l'origine, la Loi ne les visait pas et maintenant, il faudrait modifier la Loi. Nous essayons de le faire en invoquant plusieurs précédents. Par exemple, les marins de la marine marchande du Royaume-Uni et des États-Unis sont maintenant admissibles aux mêmes allocations que les anciens combattants. Ils sont maintenant considérés des anciens combattants.

[Texte]

For your information, in general terms, we have one particular case that we are pursuing through the normal channels of adjudication, which is through the Canadian Pension Commission. It is now at the Veterans Appeal Board, where we have a case similar to what I have just described. When we get an adjudication from them we will be on better grounds to press the government for further changes.

Mr. Mifflin: When do you make your last submission to the minister on this particular subject?

Mr. Gray: It would be a resolution at the last convention.

The Vice-Chairman: Mr. Mifflin, I will reserve your name for the next round.

Mr. Hannington: It will be again at this convention. It is a resolution for this convention. I will address the point of why the official Legion position on this did not look very good. Frankly, it is largely a question of media coverage. The first complaint was presented to the minister on February 21 from the dominion president. The next document, after we had more information, was received February 28, and it has been going on almost constantly ever since.

The Legion's position was being presented—in fact we have reams of correspondence with one newspaper, but they are not interested in hearing that. What they are interested in hearing is marching and petitions and that sort of stuff. So we were not getting the coverage. The president of the Legion met with the Ontario people on Monday, explaining the background. But it is even difficult to get it across there, unless you are willing to jump up and down and achieve it that way.

Mr. Benjamin (Regina—Lumsden): I like your submission and I agree with most of it. This is not mentioned in your submission, but the incomes test for a single veteran amounts to \$9,744; for a married veteran it amounts to \$14,220. If you use the Senate committee's poverty line figures, an incomes test for a single veteran is \$2,000 below the poverty line. For a married veteran, it is \$5,000 below the poverty line. If you use Stats Canada's figures, for a single veteran it is \$3,000 below the poverty line. It is \$2,000 below the poverty line for a married veteran. Have you taken this matter up? Surely to God the incomes test should be higher than the poverty line.

Mr. Hannington: The Legion has addressed this not on the basis of the poverty line, although we have had discussion and correspondence on that. Part of the answer was that there were several definitions. The Legion will ask that the extra income be extended or increased before they lose part of the WVA. It is clear that they are operating below the defined various definitions of poverty.

Mr. Benjamin: Yes. There is the Senate committee, there is Statistics Canada, and then there are the figures of the National Council on Health and Welfare, which I think are even higher for the poverty level—and boy, you are not going to live very high off the hog when you get that kind of a difference.

[Traduction]

A titre d'information, nous nous sommes adressés à l'arbitrage, c'est-à-dire à la Commission canadienne des pensions dans un cas particulier. Le tribunal d'appel des anciens combattants est maintenant saisi de l'affaire. Lorsque l'arbitre aura rendu sa décision, nous serons mieux placés pour exercer des pressions sur le gouvernement.

M. Mifflin: Quand vous êtes-vous adressé au ministre à ce sujet pour la dernière fois?

M. Gray: Par le truchement d'une résolution, lors de notre dernier congrès.

Le vice-président: Monsieur Mifflin, je vous inscris au tour suivant.

M. Hannington: Nous ferons de même au congrès de cette année. Nous présenterons une résolution. J'aimerais expliquer pourquoi la position officielle de la Légion n'a pas semblé à la hauteur. Très franchement, c'est une question de publicité. Le président national a présenté une première plainte au ministre le 21 février. Après avoir obtenu plus de renseignements, nous avons fait parvenir un autre document le 28 février. Nous continuons nos pressions depuis lors.

La position de la Légion a été présentée—en fait, nous avons énormément de correspondance qui a été échangée avec un journal, mais ce n'est pas ce qui intéresse la presse. Ce qui l'intéresse, ce sont les manifestations et les pétitions, etc. Donc on ne parle pas de nous. Le président de la Légion a rencontré ses membres de l'Ontario, lundi, pour leur expliquer l'affaire. Mais c'est même difficile d'expliquer la situation à ceux-ci.

M. Benjamin (député de Regina—Lumsden): J'ai aimé votre mémoire avec lequel je suis presque entièrement d'accord. Vous n'en parlez pas dans votre mémoire, mais le seuil de revenu pour un ancien combattant célibataire est fixé à 9,744\$; pour un ancien combattant marié, à 14,220\$. Or si l'on se fonde sur le seuil de la pauvreté tel que déterminé par le comité du Sénat, le revenu fixé pour un ancien combattant célibataire est inférieur de 2,000\$ au seuil de la pauvreté. Dans le cas d'un ancien combattant marié, il est de 5,000\$ en-deça du seuil de la pauvreté. Si l'on se reporte aux chiffres de Statistique Canada, ce revenu pour un ancien combattant est de 3,000\$ inférieur au seuil de la pauvreté et de 2,000\$ dans le cas d'un ancien combattant marié. Avez-vous examiné cela de près? Il me semble que le revenu admissible doit être supérieur au seuil de la pauvreté.

M. Hannington: La Légion a examiné cette question sans se fonder sur le seuil de la pauvreté. Après des entretiens et un échange de correspondance, on nous a dit qu'il y avait plusieurs définitions. La Légion demandera que l'on relève le plafond du revenu admissible avant qu'on ne réduise les allocations. Manifestement, le ministère se fonde sur un montant inférieur aux définitions du seuil de la pauvreté, quel qu'il soit.

• 1150

M. Benjamin: Oui. Il y a la définition du Comité sénatorial, celle de Statistiques Canada et en plus, les chiffres du Conseil national de la Santé et du Bien-être social, qui placent le seuil de pauvreté à un niveau encore plus élevé, ce qui fait que les anciens combattants ont à peine de quoi ne pas crever de faim.

[Text]

I am delighted too with your stand on the merchant seamen. I find it incredible. This has been raised with every government since the late 1940s, every year, repeatedly, by the Legion, the merchant seamen, Members of Parliament from all parties, but there just seems to be a . . . I do not know; I can put it down to nothing more than stubbornness. The basic monthly pay of an able seaman was \$89 during the war, and the war risk bonus, which he got only when he was at sea, of \$44 gave him \$134 a month—for an able seaman, and most of them were not able seamen. Most of them were ordinary seamen, and then they got less. A private soldier, married, got a total of \$151 a month. Surely these merchant seamen were in just as bad a shape.

I have written repeatedly about it, mainly because there is a merchant seaman veteran who works in a radio station in Regina and he keeps bugging me every year for the 22 years I have been here. But I can assure you that we will help all we can to try to persuade the government to change its mind. It is just incomprehensible. There is no excuse for them not being considered veterans and not receiving that recognition.

On the 14,000 deemed never to have served, would any of those have been the NRMAs, National Resources Mobilization Act veterans?

Mr. Garceau: No. Everybody, even the NRMAs, who served overseas—

Mr. Benjamin: They were all volunteers. They were not in the—

Mr. Garceau: The extra large majority of them. There might be a few of them, but there would be very, very few.

Mr. Benjamin: Yes. Not too many of the NRMAs went overseas anyway, just in their reinforcement difficulties in the spring of 1945.

Mr. Garceau: Most of them then signed voluntarily afterwards, when they were transferred overseas.

Mr. Benjamin: Right. So none of them are involved in this 14,000 then?

Mr. Garceau: Not that we are aware of.

Mr. Benjamin: Again, I think it is only right. They came home before going back to their original base. What the hell!

Mr. Garceau: They were in a hurry to see their wives.

Mr. Benjamin: Yes, I guess. My uncle was over there from September 1939 until August 1945. He was almost willing to swim home.

I do not have any other questions. I just want to say that I agree with your submissions and we will make every effort we can. I hope this committee will, by majority or unanimously, pass these kinds of recommendations on to the House of Commons and to the Minister.

[Translation]

Je suis d'accord avec vous au sujet des marins de la marine marchande. Je trouve cela incroyable. La question a été soulevée devant tous les gouvernements depuis la fin des années 40, à plusieurs reprises chaque année, par la Légion, par les hommes de la marine marchande, par les députés de tous les partis, mais il semble y avoir . . . je ne sais pas. Je ne vois rien d'autre que de l'entêtement. Le salaire moyen de base d'un marin pendant la guerre était de 89\$, et la prime de 44\$ pour les risques en temps de guerre, qu'il ne touchait que pour les périodes passées en mer, ce qui lui donnait un revenu mensuel de 134\$, et ceci pour un matelot breveté, alors que la plupart d'entre eux n'étaient pas brevetés; c'était des matelots ordinaires, et ils touchaient moins que cela. Un soldat de deuxième classe marié touchait 151\$ par mois. De toute évidence, le sort de ces matelots de la marine marchande n'était guère plus enviable.

Je suis intervenu à maintes reprises sur cette question, essentiellement parce qu'il y a à Régina un ancien de la marine marchande qui travaille dans une station de radio et qui fait appel à moi chaque année depuis 22 ans. Mais je puis vous assurer que nous ferons l'impossible pour essayer de convaincre les responsables gouvernementaux de changer d'avis. Cette situation est tout à fait incompréhensible. Il est impardonnable que ces matelots ne soient pas considérés officiellement comme des anciens combattants.

Sur les 14,000 qui sont réputés n'avoir jamais servi, y a-t-il des anciens combattants au titre de la Loi sur la mobilisation des ressources nationales?

M. Garceau: Non. Même ceux de la LMRN qui étaient envoyés outre-mer . . .

M. Benjamin: C'était tous des volontaires. Ils ne faisaient pas partie . . .

M. Garceau: La grande majorité d'entre eux. Il y a en peut-être quelques-uns, mais je pense qu'ils sont très rares.

M. Benjamin: Oui. De toute façon, il n'y a pas beaucoup d'anciens combattants au titre de la LMRN qui étaient envoyés outre-mer, sinon dans le cadre des contingents envoyés en renfort au printemps de 1945.

M. Garceau: La plupart d'entre eux se sont portés volontaires par la suite, lorsqu'ils étaient transférés outre-mer.

M. Benjamin: C'est cela. Il y en a donc aucun dans ces 14,000 hommes?

M. Garceau: Non, pas que je sache.

M. Benjamin: Encore une fois, ce n'est que justice. Ils sont revenus chez eux avant de regagner leur base d'origine, que diable!

M. Garceau: Ils avaient hâte de revoir leurs femmes.

M. Benjamin: Oui, je suppose. Mon oncle est resté à l'étranger de septembre 1939 jusqu'en août 1945. Il était prêt à rentrer chez lui à la nage.

Je n'ai pas d'autres questions. Je voudrais simplement dire que j'approuve le principe de revendication, et nous ferons tout ce que nous pouvons. J'espère que le Comité décidera à la majorité ou à l'unanimité de transmettre ces recommandations à la Chambre des communes et au ministre.

[Texte]

Thank you very much, gentlemen. I will see some of you next week in Holland.

Mr. Garceau: Yes, that is right.

Mr. Hicks (Scarborough East): I think every member of this committee is a member of the Legion somewhere. I doubt if there is anyone on the committee who is not a member of their Legion. I am an honorary member of branch 253, but also that is the branch where Tony Stacey, your immediate past president, is a member, and he lives in my riding.

I would like to congratulate you, first of all, on this submission. This is very professionally done, and it certainly helps us when we get a submission like this handed to us that we can sit and go over.

I am sure many of you were not pleased when the veterans affairs committee became combined with national defence—I see you all smiling and nodding—but I think you can gauge from the questions and the comments and the attitudes of the members so far that we are solidly behind the veterans. So even though it is a combined committee, we will do everything we can for you.

What percentage of veterans are needy, in your opinion, approximately?

• 1155

Mr. Gray: I am not really sure we could answer that; it primarily would be your definition of “need”. Are they in need because of financial problems or are they in need because of physical problems, such as some sort of disability they suffer from?

Mr. Hicks: Financial.

Mr. Gray: I guess you would have to go to the number of veterans on war veterans allowance. This would be the best you could do. I do not have the number immediately, but I shall in a moment.

Mr. Hicks: You can give it to us later or send it to the chairman. You do not have to answer that now. I am trying to decide whether there is sufficient funding being given to the veterans so that they are not needy. That is why I began with that question. Les asked the question about the poverty line; that is where you are gauging.

Mr. Gray: I guess it would be sort of an answer to your question to say that the way the war veterans allowance is constituted in Canada right now takes care of this problem. The war veterans allowance is set up so that no veterans are needy. It is based on the poverty line—which does not exist. Whenever we try to find the poverty line, Stats Canada gives us different figures for population centres under 5,000, 5,000 to 10,000, and so on. It is very, very difficult to tie down. A veteran in southern Saskatchewan is not needy according to the standards of a veteran living in downtown Toronto.

[Traduction]

Je vous remercie, messieurs. Je vais revoir certains d'entre vous la semaine prochaine aux Pays-Bas.

M. Garceau: Oui, c'est exact.

M. Hicks (Scarborough-Est): J'ai l'impression que tous les membres de ce Comité sont plus ou moins membres de la Légion. Y en a-t-il un qui ne le soit pas? Je suis membre honoraire de la section 253, à laquelle appartenait également Toney Stacey, votre ancien président, qui habite dans ma circonscription.

Je voudrais tout d'abord vous féliciter pour votre intervention, qui témoigne de votre grand professionnalisme, et il nous est très utile de recevoir ce genre de document, qui nous permet de progresser dans nos travaux.

Je suis certain que lorsque l'on a intégré les affaires des anciens combattants au Comité de la Défense nationale, cela ne vous a pas plu—je vois que tout le monde sourit et hoche la tête—mais vous pouvez constater, d'après les questions, les interventions et l'attitude des membres du Comité jusqu'à maintenant, que nous sommes de tout coeur avec les anciens combattants. Donc, même s'il s'agit d'un comité conjoint, nous ferons tout ce que nous pouvons pour vous aider.

A votre avis, combien y a-t-il d'anciens combattants nécessiteux?

M. Gray: Je ne suis pas certain de pouvoir vous répondre. Tout d'abord, j'aimerais savoir ce que vous entendez par «nécessiteux». Est-ce qu'ils sont nécessiteux à cause de leur situation financière, ou à cause de problèmes physiques ou d'invalidité?

M. Hicks: A cause de leur situation financière.

M. Gray: Il faudrait voir le nombre de personnes qui n'ont que leur allocation d'anciens combattants. Ce serait la meilleure façon de procéder. Je ne peux pas vous donner ce chiffre immédiatement, mais je l'aurai tout à l'heure.

M. Hicks: Vous pouvez nous le donner plus tard, ou le faire parvenir au président. Vous n'avez pas besoin de répondre tout de suite. J'essaie de voir si on accorde aux anciens combattants des allocations suffisantes pour les mettre à l'abri du besoin. C'est pourquoi j'ai posé cette question. Les a posé une question concernant le seuil de pauvreté, et c'est ce que nous devons évaluer.

M. Gray: Pour répondre à votre question, on pourrait dire que l'allocation des anciens combattants telle qu'elle se présente actuellement au Canada permet de faire face à ce problème. Elle est constituée de façon qu'aucun ancien combattant ne soit dans le besoin. Elle est fondée sur le seuil de la pauvreté, qui n'existe pas. A chaque fois que nous essayons de le fixer, Statistique Canada nous donne des chiffres différents pour des centres de moins de 5,000 habitants, pour ceux de 5,000 à 10,000 habitants, etc. Il est très très difficile de cerner le problème. Un ancien combattant du sud de la Saskatchewan n'est pas nécessiteux selon les normes applicables à un ancien combattant qui vit dans le centre-ville de Toronto.

[Text]

War veterans allowance addresses this need. Meeting the criteria, it provides a bottom line for a veteran—\$820 for a single veteran, \$1,245 for a married veteran at the present time. It is income-tested.

In Canada, with all the other criteria met, overseas service, this basically takes care of your question. You could say that none of them are in need—because basic necessities are met—except for veterans who have Canada service only. Through the exigencies of the service, if you will, they were kept in Canada for training for the British Commonwealth air training plan, manning coastal gun batteries, and training in the army. They stayed here. They are not eligible for that program. That is one of the things we are after here.

We estimate somewhere in the neighbourhood of 500 to 800 Canadian out-of-Canada war veterans. They elected to remain in the United Kingdom for a lot of reasons. For health reasons, some have now moved to the southern United States. They could benefit from this program. This is why one of our priority items in here is for war veterans allowance for these Canadian veterans. They served, but now cannot receive these benefits because they would have to come back to Canada and stay 12 months.

Mr. Hicks: Has every request in this submission been already passed on to the minister?

Mr. Gray: Yes.

Mr. Hicks: How often do you meet with the minister?

Mr. Garceau: Not often enough.

Mr. Hicks: That was my next question. First of all, how often? Do you get an audience with the minister when you request it?

Mr. Garceau: Yes, at our request. Especially after the budget, we asked to meet with him. We did this week. The last were April 21, March 9; before that, it was in August of last year. At that time, we promised to meet with him again following some of the discussion we had with him. The first thing we knew, we were hit over the head with the budget and were not aware of it.

Mr. Hicks: In your meetings, has the minister been encouraging about these requests?

Mr. Garceau: He is a good politician. He always says that he will do his best. He has been told about those requests. We told him about the emergency we have on some of them. At the last meeting he asked the deputy minister to look into it immediately to give us an answer as soon as possible on some of the major requests we had.

Mr. Hicks: Well, I do not even know whether to assess that as being encouraging or not. I guess we will have to wait and see what comes back as a result.

Mr. Garceau: If there is pressure on him from this committee, I think it will help a lot.

[Translation]

L'allocation des anciens combattants est censée les mettre à l'abri du besoin. Si les critères sont respectés, elle assure un revenu de base à chaque ancien combattant—820\$ pour un célibataire et 1,245\$ pour un ancien combattant marié, dans la situation actuelle. On tient compte du revenu total.

Au Canada, si l'on tient compte de tous les autres critères, c'est le service outre-mer qui permet de répondre à votre question. On peut dire qu'il n'y a pas d'ancien combattant nécessaire, puisqu'on répond à ses besoins essentiels, à part les anciens combattants qui n'ont servi qu'au Canada. Du fait des exigences du service, si l'on veut, ils sont restés au Canada pour assurer la formation de l'armée de l'air du Commonwealth britannique, ou comme servants des batteries d'artillerie du littoral, ou comme instructeurs dans l'armée. Ils sont restés ici et ils n'ont pas droit à ce programme. C'est l'une des questions qui nous préoccupent.

Nous estimons qu'il y a eu de 500 à 800 anciens combattants canadiens à l'étranger. Ils ont choisi de rester au Royaume-Uni pour différentes raisons, notamment de santé; certains d'entre eux se sont établis dans le sud des États-Unis. Ils devraient pouvoir bénéficier de ce programme. C'est pourquoi nous demandons en priorité qu'on accorde l'allocation d'anciens combattants à tous ces Canadiens. Ils ont défendu le pays, mais ne peuvent toucher ces prestations à moins de revenir au Canada et d'y rester 12 mois.

M. Hicks: Est-ce que toutes les demandes mentionnées dans ce document ont été transmises au ministre?

M. Gray: Oui.

M. Hicks: Est-ce que vous rencontrez souvent le ministre?

M. Garceau: Pas assez souvent.

M. Hicks: C'était ma question suivante. Tout d'abord, combien de fois le rencontrez-vous par an? Est-ce qu'il vous accueille chaque fois que vous demandez à le rencontrer?

M. Garceau: Oui. Nous le rencontrons quand nous en faisons la demande, comme ce fut le cas après le budget, cette semaine. Nous l'avons rencontré le 21 avril et le 9 mars. La rencontre précédente remonte au mois d'août de l'année dernière. A cette époque, nous nous étions promis de le rencontrer de nouveau après la discussion que nous venions d'avoir avec lui. Mais nous avons appris que le budget nous frappait de plein fouet, sans que nous en ayons été prévenus.

M. Hicks: Lors de ces rencontres, est-ce que le ministre vous a incités à poursuivre vos revendications?

M. Garceau: C'est un politicien habile. Il nous dit toujours qu'il va faire son possible. Nous lui avons parlé de ces demandes, en insistant sur l'urgence de certaines d'entre elles. A la dernière rencontre, il a demandé au sous-ministre de les étudier immédiatement de façon à nous donner une réponse le plus tôt possible sur les principales d'entre elles.

M. Hicks: Je ne sais pas si cela est tellement encourageant. Il va falloir attendre pour voir quels en seront les résultats.

M. Garceau: Il serait certainement très utile que le comité fasse pression auprès du ministre.

[Texte]

Mr. Hicks: That is why I was asking. I just want to change direction for a minute. Could you review for me what you said about the leak that occurred regarding the cuts in Veterans Affairs? A leak occurred; something was related at a meeting in Toronto.

Mr. Garceau: That is right.

Mr. Hicks: Prior to the budget.

• 1200

Mr. Garceau: Right. What happened was that we had zone this. There were two representatives for the DVC there, and they both, when they addressed the meeting, notified them that the room and board was up to \$240 the first of April, and \$420 a year after. These were discussed. It was in an answer to a question of Jim Margins as a matter of fact, who was at that meeting. Jim did it on purpose by coming out with some extra money. I cannot remember what he said exactly, but say \$500 a month, April 1, 1990, and the chap from DVA got up right away and said no, it is going to go up to \$240 April 1. He even gave the date and everything, the exact amount that came out in the budget.

Mr. Hicks: And how long prior to the release of the budget did you get this information?

Mr. Garceau: In October last year. It came out in October of last year at the meeting in Toronto.

Mr. Hannington: I think there is a misunderstanding in your question, sir.

Mr. Hicks: Okay.

Mr. Hannington: The Legion was told in August. We were presented a package of work that was going on within DVA.

Mr. Hicks: Okay.

Mr. Hannington: There was no relationship to the budget. Of about eight items, seven or eight items, some were negative and some were positive as far as benefits to the veterans were concerned, and none of them were definite. It was all speculation. One was the question of charges for room and board. The way it was presented at that time was: Here is a situation where some people, really due to mistakes in history, were not paying. At that time the president said maybe no one should pay. But this was strictly discussion. Anyway, they did mention \$240 and they did mention when they would like to do it as part of this whole package. That then disappeared, except that it came up at this October meeting, which was actually in Smiths Falls. Then the question was presented, and the information was outside that group and it seemed to be definite.

We went back to the department as soon as that report on that meeting came back to us, and asked what was going on. We were told this is speculation; nothing is going on; it is part of this review of legislation and a review of how they were doing things in Veterans Affairs, new benefits, new improvements. Then the next time we heard about \$240 was on the night of the budget.

[Traduction]

M. Hicks: C'est pour cela que je vous ai posé cette question. Je voudrais changer de sujet pour quelques instants. Pouvez-vous revenir sur ce que vous avez dit concernant la fuite sur les restrictions budgétaires des Affaires des anciens combattants? Il y a eu une fuite; quelqu'un en a parlé à une réunion de Toronto.

M. Garceau: C'est exact.

M. Hicks: Cela s'est passé avant le budget.

M. Garceau: Eh bien, nous avons créé des zones. Il y avait deux représentants du Comité de la défense et des anciens combattants qui, lors de leurs témoignages, ont rapporté que les frais de pension seraient portés à 240\$ le 1^{er} avril et à 420\$ l'année suivante. Ces augmentations ont fait l'objet d'un débat. En fait, nous avons appris cela suite à une question posée par Jim Margins qui participait également à la réunion. Jim avait indiqué exprès un chiffre excessif. Je ne me souviens plus exactement ce qu'il avait dit mais disons 500\$ par mois à partir du 1^{er} avril 1990. Le représentant du ministère des Anciens combattants s'est levé immédiatement et a rejeté la demande, déclarant que l'augmentation serait de 240\$ le 1^{er} avril. Il a même indiqué la date ainsi que le montant exact prévu au budget.

M. Hicks: Etiez-vous au courant de cela longtemps avant la présentation du budget?

M. Garceau: Depuis le mois d'octobre de l'année dernière. Nous en avons eu connaissance au mois d'octobre de l'année dernière, lors d'une réunion à Toronto.

M. Hannington: Je pense qu'il y a un malentendu.

M. Hicks: Ah bon!

M. Hannington: La Légion a été avertie au mois d'août. On nous a présenté une série de documents en cours de préparation au ministère des Anciens combattants.

M. Hicks: Très bien.

M. Hannington: Il n'y avait aucun lien avec le budget. Parmi les sept ou huit points présentés, certains avaient des conséquences négatives, d'autres des conséquences positives pour les anciens combattants, mais aucun d'entre eux n'était définitif. Tout cela était à l'état de projet. Un de ces points portait sur les frais de pension complète. A l'époque, on avait dit que le problème tenait au fait que certaines personnes ne payaient pas, en raison d'erreurs antérieures. Le président avait même suggéré que personne ne paie. Mais c'était uniquement dans le cadre de la discussion. Cependant, les fonctionnaires ont mentionné les 240\$ et précisé que cela ferait partie d'un ensemble de mesures. Par la suite, on en n'a plus parlé, sauf à la réunion du mois d'octobre qui a eu lieu à Smith Falls. La question a été évoquée à nouveau et il semble que les renseignements obtenus à l'extérieur du groupe aient été alors définitifs.

Dès que nous avons obtenu le procès-verbal de cette réunion, nous avons demandé des explications au ministère. On nous a dit que tout cela n'était qu'à l'état de projet et qu'il s'agissait uniquement d'une analyse de la Loi et des procédures appliquées au ministère des Anciens combattants en ce qui a trait aux nouveaux avantages et améliorations du traitement. Ensuite, les 240\$ ont refait surface lors du dépôt du budget.

[Text]

Mr. Hicks: So it turned out to be accurate?

Mr. Haddington: It turned out to be accurate, but it was never presented to the Legion as a budget issue in advance, nor even as a fact. And the VIP portion of it, the heavy housekeeping, was a total surprise. It had never been discussed at any point.

Mr. Hicks: I wanted to get that clarified, for many reasons.

Regarding future direction of the armed forces, at the very end of your submission you recommend that we retain a very strong armed forces. You are recommending that we maintain our membership in the NATO alliance, that we maintain our forces in Europe, and that we maintain the present annual cost of defence in Canada, or increase it.

Mr. Garceau: I think our secretary of the committee could give you full details on that.

Mr. Hugh Peacock (Royal Canadian Legion): What the Legion is saying is that we agreed with the 1987 white paper when it was published.

Mr. Hicks: Yes.

Mr. Peacock: We endorsed it and supported it publicly. What we want and what we encourage the government to do is restore the funds that were found to be necessary in the beginning of 1987, and to restore the level of the forces to what was planned in the 1987 white paper.

I do not think that we want to get into the international political business of whether we should have troops in NATO or whether we should have them in Hong Kong. We would leave that to the professional people who make that kind of recommendation. What we are in favour of are adequate forces.

• 1205

Mr. Gray: I have an answer to Mr. Hick's first question concerning the number of veterans who may be in need, depending on your definition of "need" if pertaining to the ones on war veterans allowance. There will be 64,000 at this time—60,000 of these are war veterans, 4,000 are civil war allowance recipients. Those are the recipients of war veterans allowance and civilian war allowance.

Mr. Darling (Parry Sound—Muskoka): I am delighted to welcome you, gentlemen. An important environmental committee held up my arrival.

I can assure you I am a strong supporter of the Legion and the comments and the requests you made. We are all well aware that the people of Canada are in the hole to the tune of \$350 billion. The comment was made that you would like to see our armed forces maintained at their present level. I am one member of the committee who has stated time and again that the Prime Minister and the Minister of Finance did not contact me for my views before they cut the defence budget.

[Translation]

M. Hicks: Par conséquent, les informations que vous aviez étaient exactes?

M. Haddington: Oui, il s'est avéré qu'elles étaient exactes mais la Légion n'a jamais été avertie qu'il en serait question dans le budget, ni même que la question était à l'étude. Quant aux nouvelles dispositions concernant le PAAC et les services pour gros travaux ménagers, ce fut une surprise totale. Il n'en avait jamais été question auparavant.

M. Hicks: J'aimerais avoir des précisions à ce sujet, pour diverses raisons.

Dans vos recommandations concernant les perspectives d'avenir des Forces armées, vous recommandez, à la toute fin de votre exposé, le maintien d'une armée forte. Vous recommandez que le Canada reste membre de l'OTAN, qu'il maintienne ses forces en Europe et que le budget de la défense soit maintenu à son niveau actuel ou même augmenté.

M. Garceau: Le secrétaire du comité pourra vous donner plus de détails à ce sujet.

M. Hugh Peacock (Légion royale canadienne): La Légion appuie Le livre blanc déposé en 1987.

M. Hicks: Bien.

M. Peacock: Nous avons publiquement appuyé le Livre blanc. Nous demandons au gouvernement de rétablir le niveau de financement jugé nécessaire au début de l'année 1987 et de porter les effectifs au niveau préconisé dans le Livre blanc de 1987.

Nous ne voulons pas nous mêler de politique internationale. Nous ne voulons pas nous prononcer sur le bien-fondé de notre participation à l'OTAN ni du stationnement de troupes à Hong Kong. Nous laissons ce genre de recommandations aux professionnels. Nous demandons simplement que l'Armée soit capable de répondre aux besoins du Canada.

M. Gray: Je peux répondre à la question de M. Hick concernant le nombre d'anciens combattants susceptibles de se trouver dans le besoin si l'on s'en tient à votre définition de «nécessiteux» telle qu'elle s'applique à l'indemnité des anciens combattants. Il y en aura 64,000, 60,000 étant des anciens combattants et 4,000 des bénéficiaires de l'indemnité pour les victimes civiles de la guerre. Il s'agit de bénéficiaires de l'indemnité des anciens combattants et de l'indemnité des victimes civiles de la guerre.

M. Darling (Parry Sound—Muskoka): Messieurs, je vous souhaite la bienvenue. J'ai été retardé par une importante réunion du Comité de l'environnement.

Je peux vous assurer que je suis un ardent défenseur de la Légion et que j'approuve les commentaires et les demandes que vous avez présentés. Nous savons tous que les Canadiens ont une dette de l'ordre de 350 milliards de dollars. Vous demandez que l'armée soit maintenue à son niveau actuel. J'ai déploré à plusieurs reprises que le premier ministre et le ministre des Finances ne m'aient pas demandé mon avis avant de procéder à des compressions dans le budget de la Défense.

[Texte]

I think you will agree, though, that we have to save money some place in order to put it where it is going to do the most good. You make all these excellent recommendations. Members of the committee should compliment you for coming to our protection with respect to your opposition to the return of the basic old age pension to a certain group.

Everyone of us will eventually be paying back the basic old age pension, and some of your pensioners will have to pay it back too—your retired major generals and retired admirals and so on. This surprises me, because what we are trying to do, after all, is protect the people in Canada who are in need of the most.

Are you going to tell me that an individual such as the four members here. . . Whether you know it or not, we paid back \$700 net give or take on our basic old age pension this year. Surely that \$700 of the many thousands that put it back can be put to use for those who need the money more. Very little is going to be taken off at \$51,000. The cut-off is \$77,000. All Members of Parliament would have close to a \$77,000 income, and I can assure you I have, and I am damned sure that retired admiral has. I think he is going to be able to stagger along on \$73,000 a year where the money can be spent better.

Why are those of us who are making higher incomes not paying it back? I would appreciate your comments on why you are defending people like the Members of Parliament, people like the former Prime Minister of Canada, who are worth some millions of dollars.

Mr. Gray: We are really not defending any individual in this matter at all. What our problem with it is that we see this as an attack on the universality of social benefits guaranteed in Canadian legislation. We also see that the level today is \$50,000, but the way it is indexed by the turn of the century it will be down to \$32,000, and goodness knows where it is going to go from there.

We see this as the thin edge of the wedge. Primarily, we are very much against it because of the attack it poses on the universality. We see it in contractual violation. At least from 1951 until 1972 you paid 4% extra on your income tax to pay for it. It is also not equitable insofar as two people on old age security each drawing a \$49,000 salary will not have a cent clawed back, but one family with one income of \$51,000 will get clawed back. These are the bases on which we do this, not on the fact that I cannot exist on \$37,000—I should live so long.

Mr. Peacock: Mr. Chairman, I would just like to chime in with my colleague. Our point really is the universality aspect. If my marginal tax rate is 51%, I expect to pay 51% on my old age security income, and no more than that.

[Traduction]

En revanche, je suis certain que vous conviendrez que nous devons récupérer de l'argent dans certains secteurs afin de l'utiliser là où il manque le plus. Vous avez présenté d'excellentes recommandations. Les membres de comité devraient vous féliciter de venir à notre aide en affirmant votre opposition au remboursement du montant de base de la pension de vieillesse par certains bénéficiaires.

Nous finirons tous par devoir rembourser le montant de base de la pension de vieillesse. Certains de vos membres tel que les généraux et les amiraux en retraite devront rembourser leur pension de vieillesse. Cela me surprend, car, après tout, notre objectif est de protéger les Canadiens qui sont le plus dans le besoin.

Selon vous, les personnes telles que les quatre membres ici présents. . . Vous ne le savez peut-être pas, mais nous avons remboursé cette année 700\$ nets de notre pension de vieillesse. Il est certain que ce remboursement de 700\$ effectué par plusieurs milliers de personnes, servira à venir en aide à ceux qui en ont le plus besoin. Les personnes qui ont un revenu de 51,000\$ ne seront pas très touchées. Le plafond est fixé à 77,000\$. Tous les députés ont un revenu proche de 77,000\$. C'est mon cas et je suis certain que c'est également le cas d'un amiral en retraite. Je pense qu'un amiral ne sera pas trop mal loti avec 73,000\$ par an, la différence pouvant ainsi être utilisée à bon escient.

Pourquoi ceux d'entre nous qui ont des salaires plus élevés ne remboursent-ils pas la pension de vieillesse? J'aimerais savoir pourquoi vous prenez la défense des députés, des millionnaires comme l'ancien premier ministre du Canada?

M. Gray: Nous ne prenons la défense de personne. Nous protestons simplement contre cette remise en question de l'universalité des avantages sociaux garantis par la Loi canadienne. Le plafond est actuellement fixé à 50,000\$, mais nous craignons qu'il passe, en raison de l'indexation, à 32,000\$ d'ici une dizaine d'années et Dieu sait comment tout cela pourrait évoluer.

Ce n'est que la pointe de l'iceberg. Nous protestons surtout contre cette remise en question de l'universalité. A notre avis, il s'agit là d'une rupture de contrat. En effet, vous avez payé, entre 1951 et 1972, vous avez cotisé un montant supplémentaire de 4 p. 100 de votre impôt sur le revenu. D'autre part, il n'est pas juste que deux bénéficiaires de la pension de sécurité de la vieillesse ayant chacun un salaire de 49,000\$ ne soient pas touchés alors qu'une famille disposant d'un revenu de 51,000\$ devra rembourser. Ce sont les chiffres sur lesquels nous nous appuyons. Cela ne veut pas dire que je ne pourrais pas subsister avec 37,000\$. . . je pourrais vivre longtemps.

M. Peacock: Monsieur le président, je confirme ce que vient de dire mon collègue. C'est l'universalité qui nous préoccupe. Si mon taux d'imposition marginal est de 51 p. 100, je m'attends à payer 51 p. 100 et rien de plus sur mon revenu de pension de sécurité de la vieillesse.

[Text]

Mr. Darling: In other words, you are saying that if the government cancelled this, then naturally that money is not going to be available to the treasury for those who are going to need it more. In other words, you are saying, no matter how you talk about universality and all the rest of it, that those in the higher income brackets should not have to pay any more back than the others.

Mr. Peacock: I am not saying that at all, sir. I am saying that if it required my marginal rate to go to 52% to look after the people who are less well-off than I am, then fine; but do not double-do me.

Mr. Darling: I see the GST in here, and again this is the same thing. We know 80% of the people in Canada are against it—100% of the people in Canada would be against any form of taxation if they could get away with it. You are finding fault with this because you are saying it is an unfair tax to those in the lower income brackets; yet what the government is trying to do is to make it fairer. No matter what the government says or what I say, you will not believe a damned word of it anyway. But I just wanted to bring it to your attention.

A year from now, once it is in effect, the 13.5%—which in many cases is 19%, which you do not even pay or which you do not even know you are paying now—is going to result in lower prices. The Province of Alberta say they are against it because they do not pay any federal tax at all. They are crazy. With all due respect, I think the figures show that the Province of Alberta pays \$1.4 billion in federal sales tax now. So this is just a change.

As I said before, I could go on and speak for 20 minutes and none of you will believe anything anyway. It will be proved that it is not nearly as bad—

Mr. Garceau: We are looking for the proof. But I do not think the banks actually will reduce their prices.

Mr. Darling: You are quite right, you cannot get the proof until it has been in effect for a few months or a year. There are going to be some changes in mind when you see it. Common sense tells us that when the government brings it in the Loyal Opposition's job is to oppose it, and that is what they are doing. The government's job is to defend it. But we are the ones who have to pay the bills.

Mr. Gray: We also suggested in one of our earlier submissions on this, sir, that if you only had so much money and you had certain bills to meet, perhaps you should be looking at what you are spending it on, instead of just trying to raise more money out of hand.

Mr. Peacock: Yes. Exactly.

Mr. Darling: There is no question about that. Again, the government is being criticized and harassed and all the rest of it; they are being called a spendthrift government. Yet the figures will bear out that they have cut their costs. The

[Translation]

M. Darling: Autrement dit, si le gouvernement annule ce programme, le Trésor ne pourra pas disposer de cet argent pour subvenir aux besoins des plus nécessiteux. Autrement dit, vous prétendez, malgré toutes les préoccupations que vous avez évoquées au sujet de l'universalité, que les personnes disposant d'un revenu élevé ne devraient pas rembourser plus que les autres.

M. Peacock: Pas du tout! Je suis d'accord pour que mon taux d'imposition marginal soit porté à 52 p. 100 pour venir en aide aux moins fortunés. Par contre, je ne veux pas être pris pour une vache à lait.

M. Darling: C'est la même chose pour la TPS. Nous savons que 80 p. 100 des Canadiens sont contre la TPS. Mais, tous les Canadiens se prononceraient probablement contre toute forme d'impôt si on leur demandait leur avis. Vous reprochez à la TPS d'être une taxe injuste pour les moins nantis. Or, le gouvernement cherche justement à imposer un régime fiscal plus équitable. Quoi que fasse ou dise le gouvernement, vous serez contre de toute façon. Je voulais simplement vous le faire remarquer.

Dans un an, les prix vont baisser lorsque la TPS sera en place, car la taxe de 13,5 p. 100 sera éliminée. Vous ignorez peut-être que vous payez cette taxe qui, dans de nombreux cas, s'élève même jusqu'à 19 p. 100. Les Albertains sont contre la TPS parce qu'ils prétendent ne pas payer de taxe fédérale. C'est complètement faux. Les chiffres révèlent que la province de l'Alberta paie en ce moment 1,4 milliards de dollars en taxe de vente fédérale. Par conséquent, la TPS est un simple rajustement.

Mais, comme je l'ai déjà dit, vous refuserez toujours de comprendre, même si je poursuis ma démonstration pendant 20 minutes. Pourtant, vous finirez par comprendre que la TPS n'est pas si mauvaise que cela. . .

M. Garceau: Nous en cherchons la preuve, mais je ne pense pas que les banques réduiront leur tarif.

M. Darling: Vous avez raison, les effets ne se feront sentir qu'après plusieurs mois ou un an. Les gens vont changer d'opinion quand ils vont constater les effets. Quand le gouvernement propose quelque chose, l'opposition s'empresse de le critiquer et c'est ce qu'elle fait en ce moment. Le gouvernement a pour mission de défendre ses projets de loi. Mais c'est à nous de payer la facture.

M. Gray: Nous avons également proposé, dans un de nos mémoires antérieurs, qu'il serait peut-être préférable, avant de prélever d'autres sommes d'argent, d'examiner les montants à payer et la manière dont on procède pour les acquitter.

M. Peacock: Exactement.

M. Darling: C'est évident! Le gouvernement est critiqué et harcelé; on dit qu'il dépense trop. Pourtant, les chiffres prouvent qu'il a réduit ses dépenses. Le gouvernement précédent avait augmenté ses dépenses de 10 p. 100 chaque

[Texte]

previous government was increasing its levels by 10% a year; this government has reduced that to 3.6%. You have the bare facts. Unfortunately, in defence \$2.5 billion was cut; \$560 million was the deficit for the VIA Rail. . . It hurts, there is no doubt about it, but it is important to pay our bills and to provide the services to those who need it the most.

Le vice-président: Est-ce qu'un des témoins veut répondre à M. Darling?

Mr. Hicks: We have not heard any questions yet.

Le vice-président: C'est un peu l'impression que j'avais. M. Gray veut-il intervenir?

Mr. Gray: I do not think we should be debating budget figures with you at all. But I would like to make an editorial comment.

The cost of providing adequate services and facilities to Canadian war veterans is really not our concern, nor should it be. What matters most to the Royal Canadian Legion is that veterans who served their country and who are now in need of benefits should have them readily available on demand. Anything less and those who served their country would be very ill-served by their government.

• 1215

Mr. Darling: I will say amen to that.

Mr. Garceau: Mr. Chairman, what I want to mention is that we met with the Minister of National Defence at one point and we did discuss certain costs. We suggested where some of the costs could come down some millions of dollars. They told us at that time at the meeting that they were not looking to cutting millions of dollars, they were looking to cutting billions of dollars. I thought, when I went to school, if I had enough millions I would have billions. But that was the answer I got. For every 100 cents you make \$1.

Mr. Mifflin: I would want our witnesses not to misunderstand my immediate attack. I would like to join my colleagues in saying—

Mr. Garceau: What about your pensions?

Mr. Mifflin: —that I certainly do welcome you here, and of course, with my background and with my association, Mr. Hicks is right, I think everyone has belonged to a Legion. I am Branch No. 7. Speaking for Newfoundland and my riding, I would like to take note of tremendous work the Legion does, particularly the services people who go around to see the retired veterans and those who really cannot get out. I can assure you it does anybody's heart good to see that particular aspect in action.

It is for that reason, not for political reasons, that I am still very upset about these cuts. I think you are absolutely right. It sets a very dangerous precedent and it gives the wrong message to people who should not be getting that message.

I would like to take this opportunity also to congratulate you on your forthcoming veterans week, which is just around the corner. I am sure it will be a busy time for all of you. Thank you very much for being here, and it is a pleasure to have you.

[Traduction]

année alors que le gouvernement actuel a réduit les siennes de 3,6 p. 100. Voilà les chiffres concrets. Malheureusement, le gouvernement a réduit le budget de la défense de 2,5 milliards de dollars. Via Rail était en déficit de 560 millions de dollars. . . Bien sûr, de telles compressions ne font pas plaisir, mais il est important d'honorer nos factures et de fournir des services aux personnes qui en ont le plus besoin.

The Vice-Chairman: One of the witnesses may answer Mr. Darling.

M. Hicks: Il n'y a pas encore eu de question.

The Vice-Chairman: This is my impression too. Mr. Gray, would you like to comment?

M. Gray: Je ne pense pas que nous devrions parler du budget avec vous, mais j'aimerais faire une rectification.

Les coûts des services et des installations appropriés mis à la disposition des anciens combattants canadiens ne relèvent pas vraiment de nos attributions. La Légion royale canadienne estime surtout que les anciens combattants qui ont servi leur pays et qui ont actuellement besoin de prestations devraient pouvoir les obtenir sur demande. Sinon, ces anciens combattants seront très mal payés en retour pour les services qu'ils ont rendus à leur pays.

M. Darling: Je suis tout à fait d'accord.

M. Garceau: Monsieur le président, j'aimerais signaler que nous avons rencontré le ministre de la Défense nationale et que nous avons discuté de certains coûts. Nous avons proposé que certains coûts soient réduits de quelques millions de dollars. On nous avait dit à l'époque, lors de la réunion, que l'objectif n'était pas de réduire les coûts de quelques millions de dollars, mais de milliards de dollars. C'est ce qu'on m'a répondu. Quand j'allais à l'école, je pensais qu'on obtenait des milliards en additionnant des millions. Cent cents font un dollar.

M. Mifflin: Je ne voudrais pas que les témoins se méprennent sur la diatribe que je viens de lancer. J'aimerais, tout comme mes collègues. . .

M. Garceau: Allez-vous nous parler de vos pensions?

M. Mifflin: . . .souhaiter la bienvenue à nos témoins et préciser que je fais moi aussi partie de la Légion. J'appartiens à la section no. 7. Je pense que M. Hicks a raison quand il dit que tout le monde appartient un jour ou l'autre à la Légion. Je voudrais préciser qu'à Terre-Neuve et dans ma circonscription, la Légion fait de l'excellent travail, en particulier pour rendre visite aux anciens combattants à la retraite qui ne peuvent pas se déplacer. Je peux vous dire qu'il s'agit là d'un service des plus recommandables.

C'est pour cette raison et non pas pour des motifs politiques que je suis contre de telles compressions budgétaires. Je pense que vous avez tout à fait raison, que cela crée un dangereux précédent et que la mesure imposée par le gouvernement est déplorable pour toutes les personnes qui en seront victime.

J'aimerais profiter de l'occasion pour vous féliciter au sujet de la semaine des anciens combattants qui aura lieu très bientôt. Je suis certain que cela vous tiendra très occupé. Je vous remercie d'être venus. C'était un plaisir de vous avoir parmi nous.

[Text]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have just a couple of points on the Veterans Independence Program again. If the government will not change its mind and insists on the cuts, would you agree that what it has cut, the heavy housecleaning service, is backwards? We do not want a 75-or 80-year-old veteran trying to fix his roof.

Mr. Garceau: Or go up a ladder.

Mr. Benjamin: Or going up a ladder to try to change storm windows. For normal little dusting and vacuuming and doing up the dishes and cleaning his house for him or doing the laundry, volunteers from my branch do that all the time. They go to veterans' homes and do light housecleaning for them. I think that would be the case in all the branches.

So I hope you will, as we will, put the pressure on the government to reconsider. As Glen said, if we cannot get them to change their mind with no cuts in the VIP, at least reverse the damn thing, leave the heavy housecleaning on, and then, if it is going to make cuts it could be on the light housekeeping. Would you consider that a fair trade-off?

Mr. Garceau: We mentioned to the minister what would have to be done would be on individual cases. In the cases that you said, many of our branches do those services throughout the country. Some of them do not need, but we are also aware that some of the people are getting it because automatically they are on the VIP program and they get this amount. I know of one person personally who has an apartment block with six apartments and receiving rent from it. He has a truck and a car of this year's make. He just changed them in the last two weeks. He is on that. He gets the full amount and I do not think he needs it. Regarding those people, if they are investigated on an individual basis they will cut a lot of money too. Then they will have enough money to help some of the others.

Mr. Benjamin: I want to make a point with you about the clawing back in Bill C-28. Mr. Darling conveniently overlooks the tens of thousands of people who earn millions of dollars a year in this country and do not pay any income tax. I agree with you that any kind of attack on the whole principle of universality is very dangerous ground. What is to stop them from starting to claw back on hospital and medical care services, family allowances, on a host of programs? You know, a succeeding government could set a limit of \$40,000.

I have an instance of this. We did some figuring. For a person whose employment pension is \$45,000, with the Canada Pension and old age pension of roughly \$12,000 it brings him up to \$57,000. The claw-back is not on the taxable income. It is on the net income before you get any of your exemptions off, or anything else. The claw-back starts on the net income. On top of that you pay the full income tax rate on your employment pension and your Canada Pension.

[Translation]

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais encore poser deux questions au sujet du Programme pour l'autonomie des anciens combattants (PAAC). Si le gouvernement ne change pas d'avis et maintient les compressions prévues, ne trouvez-vous pas rétrograde la décision de supprimer le service de réparation? Il est hors de question de laisser un ancien combattant de 75 ou 80 ans s'occuper lui-même de la réparation du toit de sa maison.

M. Garceau: Ou même de monter à l'échelle.

M. Benjamin: Ou de monter à l'échelle pour installer ses contre-fenêtres. A ma section, il y a toujours des bénévoles qui s'occupent d'époussetter, de passer l'aspirateur, de faire la vaisselle, de nettoyer la maison ou de faire la lessive. Ils vont faire le ménage chez les anciens combattants. Je ne pense pas que ce soit le cas dans toutes les sections.

Aussi, j'espère que vous interviendrez auprès du gouvernement pour qu'il révise sa décision. Comme l'a dit Glenn, si nous ne pouvons pas leur faire changer d'avis concernant l'absence de compressions au niveau du Programme PAAC, on pourrait peut-être inverser le tout afin de maintenir les services de gros nettoyage et de supprimer le nettoyage d'entretien. Une telle solution vous paraîtrait-elle préférable?

M. Garceau: Nous avons indiqué au ministre qu'il faudrait examiner cela cas par cas. Nombreuses sont les sections qui offrent les services dont vous avez parlé dans toutes les régions du Canada. Certains anciens combattants n'ont pas besoin de tels services, mais nous savons également que certains l'obtiennent automatiquement parce qu'ils bénéficient du Programme PAAC. Je connais personnellement un ancien combattant qui perçoit le loyer de six appartements dont il est propriétaire. Il a un camion et une voiture de l'année. Il vient de les échanger il y a deux semaines. Il touche le montant intégral et je pense que cela n'est pas justifié. Une enquête sur une base individuelle permettrait de récupérer également beaucoup d'argent. Ce serait un moyen de récupérer suffisamment d'argent pour venir en aide à ceux qui en ont besoin.

M. Benjamin: J'aimerais apporter une précision relativement à la récupération de certains montants, tel que prévu dans le projet de loi C-28. M. Darling passe au silence les dizaines de milliers de Canadiens qui ne sont pas imposables en dépit des millions de dollars qu'ils gagnent chaque année. Je vous concède que toute atteinte au principe de l'universalité est très dangereuse. Si nous laissons passer cela, rien n'empêchera le gouvernement de renier sur les services hospitaliers, les services médicaux, les allocations familiales et toute sorte d'autres programmes. Un prochain gouvernement pourrait très bien fixer le plafond à \$40,000.

Par exemple, nous avons fait quelques calculs. Une personne qui touche une retraite de \$45,000 et dont les prestations du Régime de pension du Canada et de la sécurité de la vieillesse atteignent en gros \$12,000 dispose d'un revenu de \$57,000. Or, les nouvelles mesures ne s'appliquent pas au revenu imposable, mais au revenu net avant toutes les déductions. A cela, il faut ajouter le paiement de l'impôt sur les revenus de retraite et du Régime de pension du Canada.

[Texte]

In this instance, the income tax came to just short of \$20,000, plus the claw-back. A person with a gross of \$57,000 will be lucky. . . They will be down to about \$30,000 or \$31,000, and you are not going to live high off the hog on that.

• 1220

You are right, the principle of universality cannot be attacked. If they want to get high-income earners they can do it in numerous ways other than through the income system. It does not need to come on this. This is the thin edge of the wedge to losing a lot of other things.

Mr. Hicks: I have a couple of comments. Could you keep us informed? There are only eight members on this committee. Could you provide us with some sort of periodic update to let us know what progress you are making? When you leave today we will assume your next meeting with the minister will go off great and that he will agree to some of these requests and so on. We are not going to know what is going on. You can do that through the executive secretary of the committee. There are only eight members. It would help me, and I am sure other members would like to be kept up to date on your progress and any other items you think might be of interest.

Finally, have you people ever considered subsidized mortgages for veterans you want to keep in their own homes? As a government, I think we are trying to keep veterans in their own homes. Often a single veteran or the surviving spouse of a veteran will have the house paid for but have no cashflow. They could take out a mortgage on the house to provide cashflow, but I have often felt that we as a government should give subsidized mortgages to all seniors in Canada, perhaps at three points below prime, to keep them in their houses as long as possible. Has this ever been considered by your group?

Mr. Gray: I take it you are talking about reverse mortgages wherein the home is paid for and they get a reverse mortgage going, taking an immediate cash benefit plus an annuity?

Mr. Hicks: Yes.

Mr. Gray: In some provinces it has been considered. You are probably well aware that in the last five or six months private industry has become very active in this area, and therefore I am not sure of government involvement. The Legion has considered it. We have an extremely active seniors program that looks at all of these things, not the least of which is housing for seniors.

Mr. Hicks: Okay.

Mr. Gray: I suppose the real answer is that it is being considered, but to this point no action has been taken.

Mr. Hicks: Thank you, Mr. Chairman.

Le vice-président: Avant qu'on termine cette séance, j'aimerais revenir à mes 14,000 militaires qui ne sont pas reconnus comme anciens combattants. On m'a glissé une note d'information disant qu'en 1946, à l'époque où la

[Traduction]

Dans notre exemple, l'impôt sur le revenu s'élève à près de 20,000\$, sans compter la déduction supplémentaire. Un contribuable disposant d'un revenu de 57,000\$ pourra s'estimer heureux de pouvoir conserver 30,000\$ ou 31,000\$. Avec cela, il ne pourra mener la grande vie.

Vous avez raison de défendre le principe de l'universalité. Le régime fiscal offre quantité d'autres moyens de faire payer les contribuables aux revenus élevés. Le gouvernement n'est pas obligé de procéder de cette manière. C'est le prélude à d'autres mesures injustes.

M. Hicks: J'aimerais ajouter quelque chose. Pouvez-vous nous tenir au courant? Nous ne sommes que huit personnes à siéger à ce comité. Pourriez-vous nous tenir au courant périodiquement des résultats que vous obtenez? Nous supposons que tout ira bien lors de votre prochaine rencontre avec le ministre et qu'il acceptera certaines de vos demandes. Nous aimerions savoir ce qu'il en adviendra. Vous pouvez nous tenir au courant en communiquant avec le secrétaire général du Comité. Tout comme moi, je suis certain que les huit autres membres du Comité aimeraient être tenus au courant des résultats que vous obtiendrez et des autres détails que vous jugerez utiles.

Enfin, avez-vous pensé à la formule de l'hypothèque subventionnée pour permettre aux anciens combattants de continuer à vivre dans leurs maisons? Il me semble que c'est l'objectif du gouvernement. Souvent, les anciens combattants célibataires ou leurs conjoints ont fini de payer leur maison, mais manquent de liquidité. Ils peuvent prendre une hypothèque sur leur maison afin de remédier à ce problème, mais j'estime que le gouvernement devrait subventionner les hypothèques de toutes les personnes âgées, afin qu'elles bénéficient d'un taux inférieur, par exemple de trois points, au taux préférentiel et qu'elles puissent ainsi rester chez elles le plus longtemps possible. Est-ce que votre groupe a déjà envisagé une telle formule?

M. Gray: Je suppose que vous voulez parler de l'hypothèque inversée qui permet à un propriétaire d'obtenir un montant forfaitaire plus une rente?

M. Hicks: En effet.

M. Gray: Certaines provinces ont déjà envisagé cette formule et vous savez probablement que le secteur privé s'intéresse beaucoup à cette possibilité depuis cinq ou six mois. Je ne suis pas certain de la participation du gouvernement. La Légion a étudié la formule. Nous avons un programme extrêmement dynamique qui examine toutes sortes de questions et en particulier la question du logement des personnes âgées.

M. Hicks: Très bien.

M. Gray: Par conséquent, on peut donc dire que la formule est à l'étude mais qu'aucune mesure n'a été prise pour le moment,

M. Hicks: Merci monsieur le président.

The Vice-Chairman: Before adjourning this meeting, I would like to come back to those 14,000 personnel who are not deemed to be war veterans. I was handed a note saying that when this decision was taken in 1946, the government

[Text]

décision aurait été prise par le gouvernement, on aurait donné quelque huit mois de délai. Est-ce exact? On aurait informé les gens par la radio, les journaux ou d'autres moyens. Est-ce exact?

M. Garceau: C'est probablement exact. Il y en avait plusieurs parmi eux qui étaient sur des fermes, loin des municipalités. À leur retour au Canada, ces gens gagnaient 1.30\$ par jour. Ils avaient une famille et ils n'avaient ni le temps ni l'argent nécessaires pour aller là où ils devaient aller. Donc, cela est bien possible.

Le vice-président: Messieurs, vous avez sûrement été rassurés par le comportement des députés du Comité de la défense nationale et des affaires des anciens combattants. J'ai la nette impression qu'on a su vous convaincre de l'intérêt que porte le Comité à toutes les questions qui touchent les anciens combattants de près ou de loin.

• 1225

La suggestion de M. Hicks de nous tenir au courant de l'évolution de vos rencontres et de vos discussions avec le ministre des Anciens combattants va sûrement nous aider à vous appuyer dans vos démarches et à poursuivre régulièrement ce dialogue que je considère très important, surtout considérant le sacrifice que vous avez dû faire à une certaine époque pour me permettre à moi de vivre dans un pays de la qualité du nôtre. Je vous remercie beaucoup.

M. Garceau: Monsieur le président, nous voulons remercier tous les membres du Comité de nous avoir invités. Je peux vous assurer que dans le cas de toutes les demandes qu'on aura à faire, notre secrétaire vous donnera les comptes rendus des séances du comité. Si on voit que le ministre ne va pas assez vite, on viendra vous voir tout de suite.

Le vice-président: Je vous remercie beaucoup.

La séance est levée.

[Translation]

allowed an eight-month period. Is that correct? It says people were informed through radio, newspapers and other means. Is that correct?

Mr. Garceau: It is probably true, but many were living on farms, far away from communities. After their return to Canada, those people earned \$1.30 a day. They had to support a family and they did not have enough time or money to travel where they had to. So this is possible indeed.

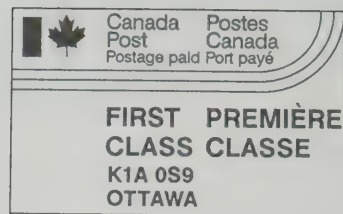
The Vice-Chairman: Gentlemen, the attitude of the Members of the National Defence and Veteran Affairs Committee has undoubtedly reassured you. I feel we have impressed upon you the Committee's deep concern with all issues involving veterans directly or indirectly.

The suggestion by Mr. Hicks to keep us informed of the progress you are making and about your discussions with the Veteran Affairs Minister will certainly help us to support you in your action and to continue this dialogue that I consider to be important, particularly in light of the sacrifice you had to make at a certain time to give me the opportunity to live in a country such as Canada. I thank you very much.

Mr. Garceau: Mr. Chairman, we want to thank all members of the committee for their invitation. I can assure you that you will be informed on all the requests we will be making and that our secretary will send you all the minutes of our meetings. If the Minister does not act fast enough, we will come back to you immediately.

The Vice-Chairman: I thank you very much.

The meeting is adjourned.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

On Thursday, March 15, 1990

From the U.S. Coast Guard:

Commander Bruce Leek, Liaison Officer, Department of
State, Bureau of International Narcotics Matters.

From the Drug Enforcement Administration:

John Brophy, Liaison Officer, Department of State, Bureau of
International Narcotics Matters.

On Thursday, April 26, 1990

From the Royal Canadian Legion:

Larry Gray, Director, Service Bureau;
Gaston Garceau, Dominion President;
F.G. Hannington, Dominion Secretary;
Hugh Peacock, Dominion Deputy Director, Service Bureau.

TÉMOINS

Le jeudi 15 mars 1990

De la Garde cotière américaine:

Commandant Bruce Leek, officier de liaison, Département
d'État, Bureau of International Narcotics Matters.

De l'Administration anti-drogue:

John Brophy, agent de liaison, Département d'État, Bureau
of International Narcotics Matters.

Le jeudi 26 avril 1990

De la Légion royale canadienne:

Larry Gray, directeur du Bureau d'entraide;
Gaston Garceau, président national;
F.G. Hannington, secrétaire national;
Hugh Peacock, directeur adjoint, Bureau d'entraide.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 22

Monday, April 30, 1990

Chairman: Arnold Malone

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 22

Le lundi 30 avril 1990

Président: Arnold Malone

Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on

Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent de la

National Defence and Veterans Affairs

Défense nationale et des affaires des Anciens combattants

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(2), consideration of the CF-18 aircraft program

CONCERNANT:

En vertu du paragraphe 108(2) du Règlement, étude du programme d'avions CF-18

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990

STANDING COMMITTEE ON
NATIONAL DEFENCE AND
VETERANS AFFAIRS

Chairman: Arnold Malone

Vice-Chairman: Marc Ferland

Members

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Roger Préfontaine

Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DE LA DÉFENSE
NATIONALE ET DES AFFAIRES
DES ANCIENS COMBATTANTS

Président: Arnold Malone

Vice-président: Marc Ferland

Membres

Derek Blackburn
Stan Darling
Girve Fretz
Bob Hicks
Fred Mifflin
William Rompkey—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Roger Préfontaine

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, APRIL 30, 1990
(29)

[Text]

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met at 10:10 o'clock a.m., this day, in Room 253-D, Centre Block, the Vice-Chairman, Marc Ferland, presiding.

Members of the Committee present: Stan Darling, Marc Ferland, Bob Hicks, Fred Mifflin and Derek Blackburn.

Other Member(s) present: Len Hopkins.

In attendance: From the Library of Parliament: Wolfgang Koerner and Michel Rossignol, Researchers. *From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade:* David Lord, Researcher.

Witnesses: From the Department of National Defence: Lieutenant-General David Huddleston, Deputy Chief of the Defence Staff; Colonel John David, Director of Flight Safety; Dr. Ron Davidson, Director of medical Assessment and Training.

The Committee commenced consideration of the CF-18 aircraft program, in accordance with Standing Order 108(2).

The witnesses answered questions.

At 12:11 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

AFTERNOON SITTING
(30)

The Standing Committee on National Defence and Veterans Affairs met at 3:35 o'clock p.m., this day, in Room 209, West Block, the Vice-Chairman, Marc Ferland, presiding.

Members of the Committee present: Stan Darling, Marc Ferland, Bob Hicks, Fred Mifflin and Derek Blackburn.

Other Member(s) present: Len Hopkins.

In attendance: From the Library of Parliament: Wolfgang Koerner and Michel Rossignol, Researchers. *From the Parliamentary Centre for Foreign Affairs and Foreign Trade:* David Lord, Researcher.

Witnesses: From the Department of National Defence: Lieutenant-General David Huddleston, Deputy Chief of the Defence Staff; Colonel John David, Director of Flight Safety; Brigadier General Marc Ramsbottom, Director General Aerospace, Engineering and Maintenance. *Individuals:* Daniel Audet, Former CF-18 pilot; Clive Ken, Former CF-18 pilot.

The Committee resumed consideration of the CF-18 aircraft program, in accordance with Standing Order 108(2).

The witnesses answered questions.

At 5:43 o'clock p.m., the sitting suspended.

At 5:46 o'clock p.m., the sitting was resumed.

PROCÈS-VERBAUX

LE LUNDI 30 AVRIL 1990
(29)

[Traduction]

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit aujourd'hui à 10 h 10, dans la salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Marc Ferland (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Stan Darling, Marc Ferland, Bob Hicks, Fred Mifflin et Derek Blackburn.

Autre député présent: Len Hopkins.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner et Michel Rossignol, attachés de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, attaché de recherche.

Témoins: Du ministère de la Défense nationale: lieutenant-général David Huddleston, sous-chef de l'Etat-major de la défense; colonel John David, directeur, Sécurité des vols; Ron Davidson, directeur de l'Evaluation médicale et de l'entraînement aérospatial.

En application du paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité étudie le programme de l'avion CF-18.

Les témoins répondent aux questions.

À 12 h 11, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(30)

Le Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants se réunit aujourd'hui à 15 h 35, dans la salle 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Marc Ferland (*vice-président*).

Membres du Comité présents: Stan Darling, Marc Ferland, Bob Hicks, Fred Mifflin et Derek Blackburn.

Autre député présent: Len Hopkins.

Aussi présents: De la Bibliothèque du Parlement: Wolfgang Koerner et Michel Rossignol, attachés de recherche. *Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur:* David Lord, attaché de recherche.

Témoins: Du ministère de la Défense nationale: lieutenant-général David Huddleston, sous-chef de l'Etat-major de la défense; colonel John David, directeur, Sécurité des vols; brigadier Marc Ramsbottom, directeur général, Génie aérospatial et maintenance. *A titre particulier:* Daniel Audet, ancien pilote de CF-18; Clive Ken, ancien pilote de CF-18.

En application du paragraphe 108(2) du Règlement, le Comité reprend l'examen du programme de l'avion CF-18.

Les témoins répondent aux questions.

A 17 h 43, la séance est suspendue.

A 17 h 46, la séance reprend.

At 7:04 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

À 19 h 04, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Rog r Préfontaine

Clerk of the Committee

Le greffier du Comité

Roger Préfontaine

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Monday, April 30, 1990

• 1008

Le vice-président: À l'ordre!

Je voudrais, au nom des membres du Comité, souhaiter la bienvenue au lieutenant-général Huddleston, sous-chef de l'état-major de la Défense. Il est accompagné du colonel David, directeur de la Sécurité en vol, et du brigadier général Ramsbottom, directeur général du Génie aérospatial et de la maintenance. Je crois qu'il y a un quatrième témoin que le général va peut-être nous présenter.

• 1010

LGen D. Huddleston (sous-chef de l'état-major de la Défense): Monsieur le président, il me fait grand plaisir de vous présenter le lieutenant-colonel Davidson de l'Institut militaire et civil de médecine environnementale.

Le vice-président: Je vous remercie. Nous sommes heureux que vous ayez pu répondre aussi rapidement à la demande du Comité. Nous étions conscients qu'il ne serait peut-être pas facile de réunir en si peu de temps tous les spécialistes que nous désirions entendre au Comité. Je dois aussi remercier l'honorable Bill McKnight qui nous a appuyés énormément dans notre démarche, le greffier, les membres du Comité et les chercheurs qui, depuis jeudi, nous ont préparé un certain nombre de documents pour que nous soyons en mesure de commencer dès maintenant ces audiences.

Je veux rappeler à tous les gens que, pour enregistrer dans les salles de comité, on doit obtenir au préalable l'autorisation de la Chambre. Ce n'est pas moi qui ai fait les règlements, mais ils sont là.

Mr. Hicks (Scarborough East): Mr. Chairman, I know that request has been made. I think the sole purpose of our committee hearings is to be as forthright and public as possible, and if it would help by allowing recording to take place, I will so move.

Le vice-président: Je vois que les membres du Comité sont tous d'accord, mais je dois vous rappeler que ce n'est pas moi qui ai fait les règlements de la Chambre.

Cela dit, je veux rappeler aux gens qui sont dans la salle et aux témoins que le but du Comité n'est pas de remettre en cause l'acquisition du CF-18 ou l'appareil lui-même, mais de nous permettre, en tant que membres du Comité et en tant que citoyens canadiens, de bien comprendre ce qui arrive présentement à nos appareils. On déplore la perte de sept pilotes de haut niveau. Trois ont pu s'éjecter sans difficultés, un est porté disparu et deux autres ont été blessés lors d'accidents. On doit aussi déplorer la perte de 12 appareils.

Bien sûr, les Canadiens se demandent ce qui se passe dans le cas de cet équipement, l'un des équipements les plus sophistiqués que l'on possède présentement pour assurer la souveraineté et la sécurité du Canada.

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le lundi 30 avril 1990

The Vice-Chairman: Order, please!

On behalf of the Committee, I would like to welcome Lieutenant-General Huddleston, Deputy Chief of the Defence Staff. With him is Colonel David, Director of Flight Safety, and Brigadier General Ramsbottom, Director General Aerospace, Engineering and Maintenance. I believe that there is a fourth witness whom the General will perhaps introduce.

LGen D. Huddleston (Deputy Chief of the Defence Staff): Mr. Chairman, it gives me great pleasure to introduce to you Lieutenant-Colonel Davidson of the Defence and Civil Institute of Environmental Medicine.

The Vice-Chairman: Thank you. We are happy that you were able to respond so quickly to the Committee's request. We knew that it wouldn't be easy to meet with all the specialists we wanted to hear from in so short a time. I should also thank the honourable Bill McKnight, who has given us a great deal of support, the clerk, Committee members and our researchers who have been preparing papers for us since last Thursday so that we would be able to begin hearing witnesses today.

I would remind everyone that in order to record Committee proceedings, one must first obtain the permission of the House. Those are the rules; I didn't make them.

M. Hicks (Scarborough-Est): Monsieur le président, je sais qu'on en a fait la demande. J'estime que le but unique de nos audiences c'est d'encourager le plus de franchise et de transparence possible. Si l'enregistrement des délibérations pourra nous aider à réaliser cet objectif, j'en ferai la proposition.

The Vice-Chairman: I see that all Committee members agree, but I must remind you that it wasn't I who established the Standing Orders of the House.

This said, I would remind our witnesses and others in the room that our objective is not to question the purchase of the CF-18 or to discuss the quality of the fighter jet itself. Our goal, both as Committee members and as Canadian citizens, is to find out what's happening to these aircraft. We have lost seven of our best pilots. Three were able to eject from their planes, one is still missing and two others were hurt in accidents. We have also lost twelve jets.

Obviously, Canadians want to know what's wrong with these aircraft which are among the most sophisticated instruments we have for ensuring our sovereignty and security.

[Text]

Est-ce que les citoyens canadiens n'exercent pas trop de pressions sur le gouvernement afin qu'il diminue les dépenses au niveau de la défense nationale? Est-ce qu'on n'exerce pas trop de pressions sur l'ensemble des Forces armées canadiennes? Est-ce qu'on ne demande pas à nos gens de faire plus avec moins, de travailler dans des situations beaucoup plus difficiles que la normale?

Ce sont des questions qu'on doit se poser en tant que Canadiens, qu'on soit dans la région du Pacifique ou dans celle de l'Atlantique. Il faut aussi se souvenir, en tant que citoyens canadiens, que notre pays est encadré par trois océans et qu'il y a des écarts de température de 120 degrés Celsius entre Alert Bay, dans le Nord, et la péninsule du Niagara. Est-ce qu'il faut tenir compte de ces facteurs? C'est un peu ce que le Comité va essayer de déterminer au cours de cette journée.

Je veux remercier dès maintenant tous les officiers qui sont ici ce matin d'avoir accepté aussi rapidement de venir expliquer aux membres du Comité la situation du CF-18.

• 1015

Je cède la parole au lieutenant-général Huddleston.

LGen Huddleston: Mr. Chairman, I have no opening statement to make. As you have said, we have responded to your call and we are ready to respond to questions within our field. You had asked for some additional witness—the Commander Air Command, for example, and some aircrew. Our minister has asked you to be patient in that regard because he felt it was more important for the Commander Air Command at this juncture to be looking after his troops than to be here. He will of course will be available in short order.

In the meantime, however, there are substantial portions of the ground you indicated you wish to cover, with which I believe those present this morning can assist you. I do have general responsibility for operational matters within the Canadian Forces, including fighter operations. General Ramsbottom is the responsible agent for maintenance and engineering of aircraft and was indeed at one time the project manager of the CF-18 project. He is therefore well versed in the engineering problems that have been publicized recently as well as in the life expectancy of the aircraft.

Colonel David is the director of flight safety and is therefore well equipped to respond to any questions you may have on historical accident records, CF-18 accidents to the extent they are part of the publishable record. Clearly the most recent two accidents are still in the earliest stages of investigation, and so we must avoid speculating on those. However, I can assure you he will be able to answer the vast majority of your questions in the flight safety realm.

Dr. Davidson, who is here with two of his colleagues this morning, can address some of the aero-medical questions that might interest you.

I hope we will be able to assist you in having a productive day. Thank you.

[Translation]

Have Canadians been pressuring the government too hard to cut defence expenses? Has there been too much pressure on the Canadian Armed Forces in general? Have we been asking our military to accomplish more with less and to work in abnormally difficult situations?

These are the questions that Canadians—whether they live on the east coast or the west coast—should be asking themselves. As citizens of Canada, we should also remember that our country borders on three oceans and that temperatures can vary up to 120 degrees Celsius between Alert Bay, up North, and the Niagara Peninsula. Should we take these factors into consideration? This is what the Committee will be discussing today.

I would like to thank all the officers who are here this morning for having agreed so quickly to come and discuss the CF-18 question with our Committee.

I now give the floor to Lieutenant-General Huddleston.

Lgén Huddleston: Monsieur le président, je n'ai pas de déclaration d'ouverture à présenter. Comme vous l'avez dit, nous avons répondu à votre appel et nous sommes prêts à répondre aux questions dans nos domaines de compétence respectifs. Vous avez demandé d'autres témoins—le Commandant du Commandement aérien, par exemple, et quelques navigants. Notre ministre vous a demandé d'être patients à cet égard car il lui semble plus important, dans les circonstances actuelles, que le Commandant du Commandement aérien s'occupe de ses troupes plutôt que d'être ici. Naturellement, il pourra se libérer sous peu.

D'ici là, les personnes présentes ce matin sont en mesure de vous renseigner sur la plupart des questions que vous souhaitez examiner. Je suis responsable de façon générale des questions opérationnelles dans les Forces canadiennes, et donc des opérations des chasseurs. Le Général Ramsbottom est responsable de la maintenance et du génie aérospatial et il a été, à une certaine époque, directeur de projet pour les CF-18. Il connaît donc particulièrement bien les problèmes de génie dont on a beaucoup parlé récemment ainsi que la durée de vie de l'appareil.

Le Colonel David est directeur de la sécurité en vol et il est donc bien informé pour répondre aux questions que vous pourriez à poser sur les accidents antérieurs de CF-18, dans la mesure où les renseignements peuvent être divulgués. Pour les deux derniers accidents, l'enquête ne fait que commencer et nous devons donc éviter de formuler des hypothèses à leur sujet. Cependant, je vous assure qu'il sera en mesure de répondre à la grande majorité de vos questions sur la sécurité en vol.

Le D^r Davidson, qui est accompagné ce matin de deux de ses collègues, pourra répondre à certaines des questions aéromédicales susceptibles de vous intéresser.

J'espère que nous pourrons vous aider à rendre cette journée productive. Je vous remercie.

[Texte]

Le vice-président: Je vous remercie beaucoup, mon général. Je pourrais suggérer aux membres du Comité de regrouper leurs questions par thème. On pourrait commencer par le thème de la sécurité des vols. Lorsqu'on aura épuisé cette question, on pourra passer à un deuxième thème, qui pourrait être celui de la maintenance des appareils. Un troisième thème pourrait être celui de l'aspect médical, c'est-à-dire tout ce qui touche le pilote lui-même. Si cela convient aux membres du Comité, on pourrait procéder de cette façon.

Mr. Hicks: I agree in principle. It has always been the policy of the committee that we carry on and ask whatever we want. One question often leads to another in our minds and I hope we will not be ruled out of order if we go on and ask another question we think is important at that time.

Le vice-président: Monsieur Hicks, vous connaissez ma flexibilité. Je vais essayer de permettre à tous les députés de poser toutes les questions qu'ils veulent de façon à ce qu'on puisse obtenir le meilleur éclairage possible quant à notre sujet à l'étude.

Mr. Blackburn (Brant): I have a question on that. It is a clarification question, Mr. Chairman. It is my understanding that we have the witnesses for the whole day in case we want to come back later, for example, this afternoon or possibly even this evening. Is that correct?

The Vice-Chairman: Yes.

Mr. Blackburn: Fine, thank you very much.

Le vice-président: Il n'y a pas de difficulté: on peut garder nos témoins pendant toute la journée, semble-t-il, mais on va essayer de ne pas en abuser.

• 1020

Mr. Mifflin (Bonavista—Trinity—Conception): By way of introduction, Mr. Chairman, colleagues and witnesses, I suppose ideally one should spend about five days seeing introductory films and having discussions about the training systems and the flight safety difficulties and all the things we are going to be questioning. Unfortunately, time does not permit that.

At the outset I would like to thank General Huddleston and his team. I know how busy you are normally, and I know how busy you are at this particular point. May I echo the comments of the chairman in saying how much we appreciate your being here today, particularly at such short notice, and particularly with the ongoing scene that certainly all of us understand is happening. We are doubly appreciative because of that.

General Huddleston, I am going to ask a question that I hope will start a dialogue, in line with what the chairman said, within the guidelines of flight safety, including the training aspects. I am going to ask a question that will have

[Traduction]

The Vice-Chairman: Thank you very much, General. I would suggest that members of the Committee group their questions by subject. We could start with the flight safety aspect. When we are finished with that subject, we could go to a second theme, that of aircraft maintenance. A third one might be the medical aspect, i.e. everything that touches the pilot himself. If this is agreeable to members of the Committee, we could proceed in that fashion.

M. Hicks: Je suis d'accord en principe. Selon la pratique établie du comité, nous pouvons poser nos questions comme bon nous semble. Une question en entraîne souvent une autre dans notre esprit et j'espère que si nous enchaînons avec une autre question qui nous semble importante à ce moment-là, elle ne sera pas jugée irrecevable.

The Vice-Chairman: Mr. Hicks, you know how flexible I am. I will try to allow all members to ask the questions they want in order to shed as much light as possible on the issue we want to study.

M. Blackburn (Brant): J'ai une question là-dessus. Je voudrais un éclaircissement, monsieur le président. J'ai cru comprendre que les témoins seraient disponibles toute la journée au cas où nous voudrions nous réunir à nouveau cet après-midi et peut-être même ce soir. Est-ce exact?

Le vice-président: Oui.

M. Blackburn: Très bien, merci.

The Vice-Chairman: There is no problem: We can keep our witnesses for the whole day, it seems, but we will try not to be too demanding.

M. Mifflin (Bonavista—Trinity—Conception): En guise d'introduction, monsieur le président, chers collègues et messieurs les témoins, il serait bon, dans l'idéal, de pouvoir passer environ cinq jours à regarder des films et à discuter des systèmes d'entraînement, des problèmes de sécurité en vol et de toutes les questions que nous allons aborder. Malheureusement, le temps ne nous le permet pas.

Je voudrais pour commencer remercier le général Huddleston et son équipe. Je sais à quel point vous êtes occupé habituellement, et je sais que c'est encore pire actuellement. J'aimerais me faire l'écho du président en vous disant combien nous sommes heureux que vous ayez pu venir aujourd'hui, bien que vous ayez été prévenus à la dernière minute, et particulièrement dans les circonstances actuelles que nous pouvons tous imaginer. Nous vous en sommes doublement reconnaissants.

Général Huddleston, je vais poser une question qui va, je l'espère, lancer le dialogue sur la sécurité en vol, conformément aux directives du président, et plus particulièrement sur l'entraînement. Je vais poser une

[Text]

direct application to where we find ourselves right now; in other words, if we could visualize starting where we are now with respect to the situation operationally and as to training and perhaps work backwards, without getting into the details of the new flight safety envelopes, the restriction in altitude, the increase in speed for the aircraft under attack, under interception, and the terrain clearance changes.

I attended the Commander Air Command's excellent media conference, and there were two things on that particular aspect that were not really clear to me. General Sutherland said on three or four occasions that there was no common thread, and it was not clear to me precisely what the relationship was to whatever common thread there was and the application of these envelopes. In other words, the impression I had was that there was no evidence per se that would indicate that there was a necessity to impose these new restrictions on the side of safety versus combat realism in order to recommence training operations. So I was not really sure why those particular limits were picked, and why, as a philosophy, that particular aspect was chosen as opposed to going on for another 24 hours or maybe another 48 hours. That is the first question.

I do not like asking two questions at once, but I think the second question has to be in the context of the first one. How do these restrictions compare to any restrictions that may be imposed on the U.S. Navy, the U.S. Marine Corps, Australia, Spain and Israel, if we have that information, bearing in mind that they have an entirely different mission, of course, in their defence organization?

LGen Huddleston: Mr. Mifflin, I would have to preface my remarks by saying that I am not here to explain why General Sutherland selected particular actions. He is the Commander Air Command, and I am not here to explain his actions. You will have that opportunity at a later date.

However, in this group of four there are two lifelong fighter pilots who have experienced this sort of situation before. Therefore, I would respond to your question and invite Colonel David to do the same in the context of how one addresses problems such as this in the aviation community, rather than how General Sutherland came to select this particular response on this particular occasion. In a case where there is no evident thread, to use the word you selected, between accidents that occur in close proximity to each other, the natural reaction, the reaction that indeed applies in every accident investigation, is to cover the waterfront and look for causes in all areas, be they technical, aero-medical, training, or pilot judgment. If one does not find something that immediately leads one in a specific direction, then the natural reaction is to review one's procedures to ensure that the discipline that is supposed to be in the system is there, to ensure that the sorts of routine briefings, the supervision one builds into a system is intact, alive and well. And it takes a few days to do that.

[Translation]

question en rapport direct avec la situation actuelle; autrement dit, nous pourrions commencer par la situation actuelle sur le plan des opérations et de l'entraînement et peut-être revenir en arrière, sans entrer dans les détails des nouvelles mesures de sécurité en vol, des restrictions sur l'altitude, de l'augmentation de vitesse de l'appareil faisant l'objet d'une attaque ou d'une interception, et des changements apportés aux marges de franchissement du relief.

J'ai insisté à l'excellente conférence de presse donnée par le commandant du Commandement aérien, et il y a deux éléments qui ne m'ont pas paru très clairs sur cette question. Le général Sutherland a dit, à trois ou quatre reprises, qu'il n'y avait pas de fil conducteur, et je n'ai pas exactement compris quel était le rapport entre un éventuel fil conducteur et l'application de ces mesures. En d'autres termes, j'ai eu l'impression qu'il n'existait aucune preuve tangible justifiant l'imposition de ces nouvelles restrictions, qui donnent priorité à la sécurité plutôt qu'au réalisme du combat, afin que les opérations d'entraînement puissent reprendre. Je n'ai donc pas très bien compris pourquoi ces limites particulières ont été choisies et pourquoi l'on a préféré opter pour cette formule plutôt que de prolonger de 24 heures ou peut-être encore de 48 heures. C'est ma première question.

Je n'aime pas poser deux questions à la fois, mais la deuxième doit être posée dans le contexte de la première. Comment se situent ces restrictions par rapport à celles que l'on peut imposer dans la marine américaine, le *U.S. Marine Corps*, en Australie, en Espagne et en Israël, si toutefois nous disposons de ces renseignements, sachant que leur mission est bien sûr tout à fait différente dans leur organisation de défense?

Lgén Huddleston: Monsieur Mifflin, je voudrais commencer par dire que je ne suis pas là pour expliquer pour quelle raison le général Sutherland a choisi telle ou telle mesure. Il est commandant du Commandement aérien et je ne suis pas là pour expliquer ses actes. Vous aurez l'occasion de lui demander ultérieurement.

Cependant, dans ce groupe de quatre, il y a deux personnes qui ont été pilotes de chasse toute leur vie et se sont déjà trouvées dans ce genre de situation. Par conséquent, je répondrai à votre question et je demanderai au colonel David d'en faire autant, en essayant de voir comment on tente de régler ce genre de problème dans le monde de l'aviation, plutôt qu'en tentant d'expliquer pourquoi le général Sutherland a opté pour cette mesure particulière dans ce cas particulier. Dans un cas où il n'y a pas de fil conducteur apparent, pour reprendre vos termes, entre des accidents très rapprochés, la première réaction, réaction qui en fait s'applique dans toutes les enquêtes sur un accident, est d'examiner la situation dans son ensemble et toutes les causes possibles: défaillance technique, facteur aéromédical, entraînement, ou jugement du pilote. Ensuite, si l'on ne trouve aucune piste particulière immédiatement, la réaction naturelle va être de réexaminer les procédures pour s'assurer que la discipline qui est censée faire partie du système est bien respectée, que les séances d'information de routine, les mesures de surveillance intégrées au système sont intactes et maintenues. Il faut quelques jours pour cela.

[Texte]

[Traduction]

• 1025

I can recall the last time we had a rash of fighter aircraft accidents. Colonel David can correct me, but inasmuch as I was in the middle of it I have a fairly strong recollection of it. It was in the timeframe of 1982-83 when we did a very similar thing. That was when we said: some of these can be explained; some of these we are not sure we can explain, but we have to go out to the field, consult down to the individual aircrew level and invite their comments on anything that might have any possible bearing on this situation. Even though statistics in this area are very small and therefore percentage rates can alter very rapidly, we do not expect accidents to occur in rashes. We are very introspective and very self-critical, and consequently we assume, for lack of any proof to the contrary, that something needs to be corrected. And while we are establishing what that might be, we tend to relax the intensity of our training.

I realize that is a very general answer to your question, but that is the reaction of the aviation community to a rash of accidents that are not easily explained. That is in the fighter community, because that is specifically what we are talking about, but I am sure it would apply to any other situation.

As far as comparison with others is concerned, I think I would let Colonel David respond to that because he is much more engaged in comparative statistics than I am. As to how others react to rashes of accidents, I would suggest they do exactly what we do.

Colonel J.F. David (Director of Flight Safety, Department of National Defence): Mr. Chairman, it is a very good question and it is also a very difficult one to answer specifically. Perhaps I could suggest that historically within the Canadian Air Force over the years we have come a long way. And the reason we have come a long way in safety and got better is because in times when we have had anomalies like we are currently seeing... Hopefully it is an anomaly, because historically that is the way things have happened. If you will recall back to 1954, in one year we had 111 aircraft and 96 people killed and we were not exactly in any war then. So we had to suck back and review what we were doing.

Again, as we brought in new airplanes, historically we thought we had a good program and safety at the highest level. "Paramount" is the word we hear all the time, that we try to reflect and prosecute. But the situation we see today is similar to previous days, and in each case we have pulled in our heels and said, now is the time to take a very, very close look at what we are doing. One of the ways of doing this is to stop flying for a short period of time to

Je me souviens de la dernière fois où nous avons eu une série d'accidents d'appareils de chasse. Le colonel David me dira si je me trompe, mais comme je me suis trouvé au centre de l'affaire, j'en ai un souvenir très vif. C'était en 1982-1983, où nous avons pris des mesures semblables. Nous avons dit à l'époque: certains de ces accidents peuvent s'expliquer; pour d'autres, nous ne sommes pas sûrs d'avoir des explications mais nous devons aller sur le terrain, consulter tout le personnel y compris chaque membre d'équipage et leur demander leur avis sur tout ce qui peut avoir une incidence sur la situation. Bien que les statistiques soient très limitées et que par conséquent les pourcentages puissent varier très rapidement, les accidents ne se produisent pas normalement en série. Nous faisons beaucoup d'introspection et d'autocritique, et par conséquent nous supposons, en l'absence de preuve du contraire, qu'il faut rectifier quelque chose. En attendant de savoir exactement ce dont il s'agit, nous avons tendance à réduire l'intensité de notre entraînement.

Je me rends compte que je réponds à votre question en termes très généraux, mais c'est ainsi que l'on réagit dans le monde de l'aviation devant une épidémie d'accidents difficiles à expliquer. C'est tout au moins le cas pour l'aviation de chasse, puisque c'est ce sujet précis qui nous occupent, mais je suis sûr que l'on retrouverait cela dans d'autres situations.

Pour ce qui est des comparaisons, je vais laisser le colonel David répondre à cette question car il fait beaucoup plus de statistiques comparatives que moi. Quant à savoir comment les autres réagissent devant des séries d'accidents, je dirais qu'ils font exactement la même chose que nous.

Colonel J.F. David (directeur de la sécurité en vol, ministère de la Défense nationale): Monsieur le président, c'est une excellente question et également une question à laquelle il est très difficile de répondre de façon précise. Je commencerai par dire que sur le plan historique, l'armée de l'air canadienne a beaucoup progressé au fil des années. Nous avons beaucoup évolué et nous nous sommes considérablement améliorés sur le plan de la sécurité parce que lorsque des anomalies comme celles que nous observons actuellement se sont produites... Espérons que ce soit bien une anomalie, mais historiquement c'est ainsi que les choses se sont passées. Vous vous souvenez peut-être qu'en 1954, en un an, 111 avions se sont écrasés et 96 personnes ont été tuées, et cela en temps de paix. Nous avons donc dû remonter en arrière et reprendre tout ce que nous faisons.

Lorsque nous avons reçu de nouveaux appareils, nous nous sommes dit que jusque là nous avions un excellent programme et un niveau très élevé de sécurité. Le terme qui revient sans cesse est «primordial» et c'est ce à quoi nous essayons de veiller constamment. Mais la situation d'aujourd'hui est semblable à celle de l'époque, et dans chaque cas, nous avons marqué le pas et nous avons décidé que le moment était venu d'examiner de très, très près nos

[Text]

review things with the actual people who are at the coal face, who really can tell you the most about what is going on, whether it is in a tank, in an airplane, or on a ship. Those are the people who can say these things and it is a good time for us to review. So what we see today is a very good thing, I think, and will produce something for us that will help us evolve beyond where we are right now.

In comparison with other services, as you may recall, the United States Navy just recently shut down flying for a short period of time, as they were running into a rash of accidents, and they regrouped too. This is not an unusual thing to have happen. In some respects I think it is good, and hopefully the people of Canada, and certainly the air force and all of us who are involved in flight safety will get some good out of these results within the next two or three months.

• 1030

Does that answer your point?

LGen Huddleston: Perhaps I could amplify something with respect to limits—limits of altitude, limits of speed. We do not establish training practices that we consider put people at risk. We are dealing with an element of aviation that, in the layman's mind, is dangerous. To those who are its practitioners it simply has manageable risks. We do not demand of people performance of which they are not individually capable, and we do not expect them to achieve standards we believe would require them to put themselves at risk in the course of achieving those standards.

That said, it is by nature a highly disciplined activity. It demands a great deal of attention, concentration, preparation, and analysis of what one has done after one has done it, sometimes alone, sometimes in conjunction with others.

The F-18 is an outstanding airplane from that point of view because it records everything one does. It is an excellent debriefing tool in itself.

We do not relate in our own minds the peacetime standards and practices with effectiveness in war in the context of risk. We believe what we are doing is safe—can be safe, can be done safely. We have a great deal of evidence to demonstrate that is so. By the same token, a moment's inattention, or any breakdown in discipline, or inadequate briefing or inadequate debriefing can lead to breaching that margin of safety that is built into the system.

It is premature to suggest this is being demonstrated, but certainly it is one of the things that the Commander Air Command is bound to explore in seeking to explain this rash of accidents. Consequently, in doing so he will relax the standards somewhat.

Mr. Mifflin: I was not surprised at the response, but I did want to put on the record that essentially, as I understand it, when you have an unusually high rate of accidents within a confined period of time, you stop operating.

[Translation]

activités. L'une des façons de procéder pour cela est de cesser les vols pendant une brève période pour revoir la situation avec les personnes qui sont les premières concernées, celles qui peuvent vraiment nous informer sur ce qui se passe, qu'il s'agisse d'un blindé, d'un aéronef ou d'un navire. Ce sont ces personnes qui peuvent nous dire tout cela et le moment est bien choisi pour cet examen. Ainsi, ce qui se passe actuellement est dans un sens une excellente chose qui nous permettra sûrement de dépasser le niveau où nous nous trouvons actuellement.

Pour ce qui est des autres services, vous vous en souvenez peut-être, la marine des États-Unis a récemment interrompu les vols pendant une brève période, car il y a également eu là une série d'accidents, et a décidé de battre le rappel. Ceci n'a rien d'inhabituel. À certains égards, je trouve que c'est une bonne chose et j'espère que le public canadien, et certainement l'armée de l'air et tous ceux d'entre nous qui nous préoccupons de sécurité en vol, tirerons profit des résultats que nous aurons d'ici deux ou trois mois.

Ceci répond-il à votre question?

Lgén Huddleston: J'aimerais ajouter quelques précisions en ce qui concerne les limites—limites d'altitude, limites de vitesse. Nous n'avons pas de pratiques d'entraînement susceptibles de faire courir des risques à notre personnel. Aux yeux du profane, le domaine de l'aviation dont nous nous occupons est dangereux. Pour ceux qui le pratiquent, il comporte simplement des risques qu'il faut gérer. Nous n'exigeons pas de nos hommes des performances dont ils ne sont pas individuellement capables et nous ne leur demandons pas d'atteindre des normes qui les amèneraient à courir des risques.

Cela dit, cette activité requiert, par nature, une très grande discipline, elle exige énormément d'attention, de concentration, de préparation et une analyse de ce que l'on a fait à posteriori, parfois seul, parfois avec d'autres.

Le CF-18 est un avion extraordinaire de ce point de vue, parce qu'il enregistre tout ce que l'on fait. Il est en soi un excellent instrument de contrôle à posteriori.

Nous n'établissons pas de rapport entre les normes et les pratiques en temps de paix et l'efficacité en période de guerre pour ce qui est du risque. Nous estimons que ce que nous faisons est sûr—c'est-à-dire peut être fait sans risque. Nous avons beaucoup de preuves qui le démontrent. Mais de ce fait même, un moment d'inattention ou un écart de discipline, une séance d'information inadéquate avant ou après le vol, peuvent aboutir à un dépassement de cette marge de sécurité intégrée au système.

Il est trop tôt pour dire que c'est ce qui se produit, mais ce sont certainement des éléments que le commandant du Commandement aérien va examiner très attentivement afin de découvrir la cause de cette série d'accidents. Pour se faire, il assouplira donc quelque peu les exigences.

M. Mifflin: Je n'ai pas été surpris par cette réponse, mais je voulais qu'il soit dit au compte rendu que, si j'ai bien compris, lorsqu'un nombre particulièrement élevé d'accidents rapprochés se produisent, vous cessez vos opérations.

[Texte]

You look at it and you say, we do not know what the common thread is, but in our best judgment we have to do something different from what we are doing now. So the military, the airmen, the professionals get together and say, in our best judgment, while we have no evidence that these factors may have been the cause of an accident, we feel that given the circumstances we should take these measures at this point in time.

LGen Huddleston: One could go further and say that while we do not know exactly what caused these accidents, we have a good knowledge of what has caused fighter aircraft accidents over the last 40 years. They fall into certain categories. If one does not have conclusive evidence of a cause and is looking for an area in which to search, then one has adequate historical data on which to make those judgments.

Mr. Blackburn: Mr. Chairman, I too would like to extend my sincere thanks to the gentlemen before us today for coming on such short notice on an extremely important and, in many respects, sad and tragic matter.

• 1035

My first question is on the actual flight training itself. Currently, as a result of the accidents, the CF-18s are restricted in their tactical training operations. Let us assume these restrictions are in place for six months to a year and there is not an accident. Would I logically draw the conclusion, then, that we would continue indefinitely with those restrictions and at least one of the causes is that the planes were being pushed a little too hard?

LGen Huddleston: No, I do not think you would, Mr. Blackburn, because if you were to look at the history of the CF-18 you would find many six-month periods in which without applying those restrictions we had no accident.

Mr. Blackburn: What is the average age of a CF-18 pilot?

Col David: I do not have the actual figure right here, but we can get it for you very shortly.

Mr. Blackburn: If memory serves me, some of those involved in the crashes, even the very tragic crashes, were around 30 or 32. How old would the oldest ones be, approximately—mid-30s, late 30s?

LGen Huddleston: If you confined your question to people whose principal employment is the flying of an F-18, which would take you up to squadron commander, then you would probably find the oldest squadron commander is in his early 40s.

Mr. Blackburn: He is flying the CF-18s on regular—

LGen Huddleston: That is his primary duty—well, his primary duty is as commanding officer, but essentially he flies as much as any other pilot.

Mr. Blackburn: In his early 40s. I have no way of making comparisons, but would this be the same in the United States? Would it be the same in Spain or Australia, where these same types of planes are flown?

LGen Huddleston: I believe the answer is in general yes. There are some countries where careers are shorter than ours and the age might be a little lower. There are indeed others where it would be a little higher. But I would suggest that in general we conform to the norm of similar nations.

[Traduction]

Vous examinez la situation et décidez que, bien que l'on ignore le fil conducteur, il semble préférable de changer de façon de procéder. Ainsi, les militaires, les aviateurs, les professionnels se réunissent et disent: «bien que nous n'ayons aucune preuve montrant que ces facteurs sont à l'origine de l'accident, nous croyons préférable, étant donné les circonstances, de prendre ces mesures pour le moment».

Lgén Huddleston: On peut aller plus loin en disant que bien que l'on ne sache pas exactement ce qui a provoqué ces accidents, on sait assez bien à quoi sont dus les accidents d'avions de chasse des 40 dernières années. Ils tombent dans certaines catégories. Si l'on n'a pas de preuve concluante quant à la cause et que l'on veut savoir dans quel domaine chercher, on a des données historiques adéquates sur lesquelles se fonder.

M. Blackburn: Monsieur le président, je voudrais également remercier sincèrement nos témoins d'aujourd'hui d'être venus si rapidement pour nous répondre sur cette question extrêmement importante mais aussi, triste et tragique à bien des égards.

Ma première question porte sur l'entraînement de vol proprement dit. Actuellement, du fait des accidents, les opérations d'entraînement tactiques des CF-18 sont limitées. Supposons que ces restrictions restent en place pendant six à douze mois et qu'il n'y ait pas d'accident. Pourrais-je logiquement en conclure donc que nous devrions maintenir indéfiniment ces restrictions et que les accidents sont dus, au moins en partie, au fait que l'on pousse un peu trop les avions?

Lgén Huddleston: Non, je ne crois pas, monsieur Blackburn, car si l'on reprend l'histoire des CF-18, on voit qu'il y a eu de nombreuses périodes de six mois sans accident alors qu'il n'y avait aucune restriction.

M. Blackburn: Quel est l'âge moyen d'un pilote de CF-18?

Col David: Je n'ai pas ici le chiffre exact, mais je peux vous l'obtenir très rapidement.

M. Blackburn: Si ma mémoire est bonne, dans ces accidents, y compris les plus tragiques, certains des pilotes avaient environ 30 ou 32 ans. Quel âge peuvent avoir les plus âgés, environ 35 ans, près de 40 ans?

Lgén Huddleston: Si vous limitez votre question aux personnes dont la principale activité est de piloter un F-18, ce qui incluerait jusqu'au commandant d'aviation, je dirais que le plus âgé des commandants d'aviation doit avoir la quarantaine.

M. Blackburn: Il pilote les CF-18 régulièrement. . .

Lgén Huddleston: C'est sa principale fonction—en fait, sa première fonction est d'être commandant, mais il vole autant que les autres pilotes.

M. Blackburn: Au début de la quarantaine. Je n'ai aucun point de comparaison, mais est-ce la même chose aux États-Unis? Serait-ce pareil en Espagne ou en Australie, où l'on utilise le même type d'avion?

Lgén Huddleston: Je crois qu'en général, la réponse est oui. Dans certains pays, les carrières sont plus courtes que dans le nôtre et l'âge peut être un peu plus bas. Dans d'autres, ce serait un peu plus élevé. Mais j'imagine qu'en général, nous nous conformons à la norme des autres pays.

[Text]

Mr. Blackburn: Has any study been done in relation to age and these very high-performance planes? Is age a factor? Obviously it becomes a factor at some point. I know it is with me just getting on an Air Canada plane. But is there a cut-off point physically or mentally in medical terms?

LGen Huddleston: We can ask our medical expert in a moment, but clearly, to use age as a yardstick one would be generalizing. There are many unfit young men and there are many fit old men. I was still flying the F-104 at the age of 48, and the only reason I am not flying it now is that I was posted to Ottawa for my sins and my last flight was to give it away.

But joking aside, we have lots of very capable and fit older pilots. It is popular to refer to fighter aviation as a young man's game, particularly with aircraft that are capable of the extreme manoeuvrability and high performance of the F-18. It certainly is a fit man's game. There is no question of that. But experience is a factor in all things, so one has to weigh youth versus experience.

But I would defer to my medical colleague if he has something to offer on the subject of age.

Dr. Ron Davidson (Director of Medical Assessment and Training, Department of National Defence): Mr. Blackburn, there are a number of physiological concerns we have with high-performance aircraft that in fact are improved as one gets a bit older. The ability to withstand G is one of them. We find our chaps who are 30, 35, 40 do a lot better than the guys who are quite a lot younger, generally speaking.

Mr. Blackburn: I see. About fitness, obviously we have to assume these young flyers are physically fit. How often are they checked, and what, if any, restrictions are placed on their personal private lives when they are not in the plane?

• 1040

Dr. Davidson: At the moment they do a B-2 medical, an aircrew medical, once a year on every pilot in the Canadian Forces. That is an intensive medical that starts with a history. They do a full battery of physiological testing. We do blood tests and urine tests looking for various disease processes. We do a preventive medicine assessment as well, and then we do a physical examination on the aircrew before they are allowed to fly. We have probably one of the best selection and retainment medical criteria in the world in terms of how we assess our aircrew. We are very proud of it.

Mr. Blackburn: Are the aircrew allowed to smoke and drink, obviously very moderately, when they are not on duty?

Dr. Davidson: Yes, they are.

Mr. Blackburn: Do some CF-18 pilots smoke?

Dr. Davidson: Yes, they do.

Mr. Blackburn: I have to assume that their drinking of alcohol is very moderate.

[Translation]

M. Blackburn: A-t-on fait des études concernant l'âge pour les pilotes de ces avions très performants? L'âge est-il un facteur? Il est clair qu'il devient un facteur à partir d'un certain point. Je sais que cela joue pour moi ne serait-ce que quand je monte à bord d'un avion d'Air Canada. Mais y a-t-il un seuil physique ou mental sur le plan médical?

Lgén Huddleston: Nous pouvons poser tout à l'heure la question à notre expert médical mais on ne peut pas trop généraliser en prenant l'âge comme repère. Il y a autant d'hommes jeunes en mauvaise forme que d'hommes plus âgés en bonne forme. Je pilotais toujours le F-104 à 48 ans et la seule raison pour laquelle je ne le fais plus, c'est que j'ai été envoyé à Ottawa à cause de mes péchés et le dernier vol que j'ai effectué a été pour le donner.

Mais toute plaisanterie mise à part, nous avons un grand nombre de pilotes plus âgés parfaitement capables et en excellente forme. On considère en général que l'aviation de chasse est un jeu pour les jeunes, particulièrement avec des appareils aussi extrêmement maniables et performants que les F-18. C'est certainement réservé aux hommes en forme. Il n'y a aucun doute là-dessus. Mais l'expérience est un facteur dans tout, et il faut parvenir à l'équilibre entre jeunesse et expérience.

Je vais laisser mon collègue médical ajouter s'il y a lieu des précisions sur la question de l'âge.

M. Ron Davidson (directeur de l'évaluation médicale et de l'entraînement, ministère de la Défense nationale): Monsieur Blackburn, plusieurs des problèmes physiologiques que posent les avions à haute performance s'améliorent en fait avec l'âge. C'est par exemple le cas pour la résistance à l'accélération. En général, nous trouvons que les pilotes de 30, 35 ou 40 ans ont de meilleurs résultats que ceux qui sont beaucoup plus jeunes.

M. Blackburn: Je vois. Pour ce qui est de la forme physique, nous devons bien sûr supposer que ces jeunes pilotes sont tout à fait en forme. Quelle est la fréquence des contrôles et quelles restrictions leur impose-t-on, s'il y a lieu, dans leur vie privée quand ils ne sont pas dans l'avion?

M. Davidson: Actuellement, tous les pilotes des Forces canadiennes doivent se soumettre une fois par an à un examen médical B2, examen pour le personnel navigant. C'est un examen médical intensif où l'on commence par un bilan complet. On fait toute une batterie de tests physiologiques. Il y a des examens de sang et d'urine pour dépister différentes maladies. Nous faisons également une évaluation de médecine préventive ainsi qu'un examen physique des navigants avant de les autoriser à voler. Les critères médicaux que nous utilisons pour sélectionner et maintenir en poste nos navigants sont sans doute les meilleurs au monde. Nous en sommes très fiers.

M. Blackburn: Les équipages ont-ils le droit de fumer, de boire, très modérément bien sûr, quand ils ne sont pas en fonction?

M. Davidson: Oui.

M. Blackburn: Y a-t-il des pilotes de CF-18 qui fument?

M. Davidson: Oui.

M. Blackburn: Je suppose que leur consommation d'alcool est très modérée.

[Texte]

Dr. Davidson: It approaches the Canadian standard.

Some hon. members: Oh, oh!

Mr. Blackburn: It is a very serious question, mind you; but I understand the reaction when you say "the Canadian standard". What is the Canadian standard you are basing that on, then?

Dr. Davidson: The per capita alcohol intake in Canada, when stratified for age group, is very similar. The Canadian Forces are not different in that respect.

Mr. Blackburn: I am not talking about the Canadian Forces; I am talking about CF-18 pilots.

Dr. Davidson: We have no specific information on CF-18 pilots in terms of their alcohol intake. We have specific information including them as a group in the Canadian Forces. I might add, however, that just because one drinks alcohol does not mean—

Mr. Blackburn: No.

Dr. Davidson: —that he abuses a time from bottle to throttle rule that is very strictly enforced in the Canadian Forces.

Mr. Blackburn: What is the time difference between your last drink of alcohol and getting on board an airplane?

Dr. Davidson: I believe the standard is still eight hours from bottle to throttle, but the various commands are allowed to exercise some discretion for periods longer than that.

Mr. Blackburn: So it is conceivable that a pilot could have consumed alcohol eight hours before going up in a CF-18 and that would still be within the regulations?

Dr. Davidson: That is correct.

Mr. Blackburn: As a physician, you must be aware of the fact that it takes at least 24 hours for alcohol to leave the human body.

Dr. Davidson: Yes, I am aware.

Mr. Blackburn: Have you ever suggested, as a physician, that those regulations be changed?

Dr. Davidson: No, I have not. We have no evidence to suggest that eight hours after consuming alcohol one is still impaired to any measurable degree in terms of performance.

Mr. Blackburn: Some cockpits are configured for two pilots, some for one. Is there any correlation between flight safety and the fact that there are two pilots on board or only one, in general?

Col David: We have primarily two types of fighter aircraft: some are two seats, and some are single seat. The Canadian Forces CF-18 in its operational role is primarily a single-seat fighter.

It would be fair to say that four eyes are better than two if you are in a dogfight or in a combat scenario, and I would agree to that. There are certain scenarios where two people in a fighter engagement and involved in fighter operations in

[Traduction]

M. Davidson: Elle est proche de la norme canadienne.

Des voix: Oh, oh!

M. Blackburn: C'est une question très grave, attention; mais je comprends la réaction quand vous dites «la norme canadienne». Quelle est la norme canadienne sur laquelle vous basez cela?

M. Davidson: La consommation d'alcool par habitant au Canada, répartie par groupe d'âge, est très semblable. Les Forces armées ne sont pas différentes sur ce plan.

M. Blackburn: Je ne parle pas des Forces armées mais des pilotes des CF-18.

M. Davidson: Nous n'avons pas de données précises sur la consommation d'alcool pour les pilotes de CF-18. Nous avons des renseignements sur le groupe des Forces canadiennes dont ils font partie. Cependant, j'ajouterais que le fait de boire de l'alcool ne veut pas dire. . .

M. Blackburn: Non.

M. Davidson: . . . que l'on ne respecte pas la règle très stricte dans les Forces canadiennes sur le temps minimum qui doit s'écouler entre le moment où l'on prend de l'alcool et celui où l'on prend les commandes.

M. Blackburn: Combien d'heures doivent séparer le dernier verre d'alcool du moment où l'on monte à bord d'un avion?

M. Davidson: Je crois que la norme est toujours de huit heures entre le verre et les commandes, mais les différents commandements ont une certaine marge de manoeuvre et peuvent augmenter cette durée.

M. Blackburn: Il est donc concevable qu'un pilote ait bu de l'alcool huit heures avant de monter dans un CF-18 sans avoir enfreint les règles?

M. Davidson: C'est juste.

M. Blackburn: En tant que médecin, vous savez certainement qu'il faut au moins 24 heures pour que l'alcool soit éliminé du système.

M. Davidson: Oui, je sais.

M. Blackburn: En tant que médecin, avez-vous jamais recommandé de changer ces règlements?

M. Davidson: Non. Nous n'avons aucune indication montrant que huit heures après l'absorption d'alcool, les facultés pouvaient encore être affaiblies dans quelque mesure que ce soit.

M. Blackburn: Certaines cabines de pilotage sont prévues pour deux pilotes, certaines pour un seul. Y a-t-il une corrélation entre la sécurité en vol et le fait qu'il y ait à bord deux pilotes ou un seul, en général?

Col David: Nous avons surtout deux types d'avions de chasse: certains sont des biplaces, d'autres des monoplaces. Dans le cadre opérationnel, le CF-18 des Forces canadiennes est essentiellement un chasseur monoplace.

On peut sans doute dire que deux paires d'yeux valent mieux qu'une dans le cas d'un engagement ou d'un combat aérien, et je le reconnais. Dans certaines circonstances, deux personnes se trouvant dans un combat aérien et assurant les

[Text]

the same aircraft would be able to look and do more things. The point I think you are trying to bring out here is that the CF-18 is a single-seat fighter aircraft and that flying the airplane and managing the avionics and all of the other disciplines that are required is a very demanding role. But from a safety point of view, the emphasis on training and the support in terms of accomplishing the mission with either joint aircraft in the same sky at the same time or from groundbase support, from radar systems, etc., is more than adequate in terms of what one would consider safety—pure safety—in performing or prosecuting this mission.

• 1045

I am not certain I could comment further than to say to the people here that this aircraft is very safe. You have more things to help you do your job in this aircraft than certainly in generations of aircraft I have been familiar with, such as the Starfighter, which I have had a lot of time on. Therefore it would be unfair to comment beyond that other than to say with this particular airplane it is very safe and it is an excellent airplane to prosecute the mission we have.

Mr. Blackburn: What I was getting at, Colonel David, is that if you have two in the plane and if you are in a situation up there where one pilot is blanking out, would the other one blank out too or would he retain consciousness and therefore your safety level would be greatly enhanced? Or is that an impossible question to answer?

Col David: I am being very subjective here but obviously two people in the same car or in the same airplane watching what is going on would obviously give you a margin of safety over one person being occupied or perhaps having channel attention. I think this would be a fair statement.

On the other hand, we have fighter aircraft, not only in the Canadian Forces but also in many other air forces, that are designed specifically for single-seat operations, not only for the efficiency of the operation but also for the manoeuvrability and the ability to do the different missions. We have a single-seat airplane. I would like to zero in on this single-seat airplane in comparison with other aircraft we have had in the past within the Canadian Forces or the Royal Canadian Air Force. It is far safer and better to operate because you have more things to assist you with than we had in previous aircraft. I could show you a very graphic illustration of this with some slides if you would care later in the day.

Mr. Blackburn: Mr. Chairman, on that point, I want to draw to the attention of the committee that last Thursday late in the afternoon I had a private briefing by Colonel David in my office, to which some of you were invited, namely those I was able to contact. It was an excellent statistical briefing on the safety of the CF-18. I would highly recommend that Colonel David be allowed to present that briefing to the whole committee sometime, perhaps later on

[Translation]

opérations à bord du même avion, pourraient mieux surveiller et faire plus de choses. Je suppose que vous voulez souligner que le CF-18 est un chasseur monoplace et qu'il est extrêmement dur de piloter l'avion, de gérer tous les appareils électroniques et d'effectuer toutes les autres tâches nécessaires. Mais du point de vue de la sécurité, l'importance accordée à l'entraînement et le soutien apporté, soit par un autre appareil accomplissant la même mission en même temps au même endroit, soit à partir de la base au sol, avec les systèmes de radar, etc, est largement suffisant sur le plan de la sécurité—la sécurité pure—d'exécution de ces missions.

Tout ce que je puis dire ici, c'est que c'est un appareil très sûr. Il y a plus de choses pour vous aider à faire votre travail à bord de cet avion que dans toutes les générations d'avions que j'ai connues, comme le Starfighter, sur lequel j'ai passé beaucoup de temps. Je crois donc qu'il n'y a rien à ajouter et tout ce que l'on peut dire, c'est que cet appareil est très sûr, et qu'il est excellent pour effectuer les missions qui sont les nôtres.

M. Blackburn: Je voulais en venir à ceci, Colonel David: s'il y a deux pilotes à bord et que l'un des deux perd connaissance, l'autre perdrait-il également connaissance ou pourrait-il rester conscient, ce qui améliorerait considérablement la sécurité? Ou est-il impossible de répondre à cette question?

Col David: Je suis très subjectif mais il est évident que si deux personnes dans la même voiture ou dans le même avion suivent ce qui se passe, la marge de sécurité va être plus grande qu'avec une seule personne qui peut être occupée ou subir l'effet tunnel. Cela me semble juste.

Par ailleurs, nous avons des avions de chasse, non seulement dans les Forces canadiennes mais aussi dans de nombreuses autres forces aériennes, conçus spécialement pour être utilisés en monoplace, non seulement pour améliorer l'efficacité de l'opération mais aussi parce qu'ils sont plus manoeuvrants et mieux à même d'accomplir les différentes missions. Nous avons un avion monoplace. J'aimerais m'attarder sur cet appareil monoplace pour le comparer aux autres que nous avons eu auparavant dans les Forces canadiennes ou l'Avion royale canadienne. Il est beaucoup plus sûr et plus facile à utiliser car il y a plus de choses pour aider le pilote que dans les avions précédents. Je pourrai vous démontrer ceci de façon très graphique à l'aide de quelques diapositives tout à l'heure, si vous le désirez.

M. Blackburn: Monsieur le président, sur ce point, je voudrais attirer l'attention du comité sur le fait que jeudi dernier en fin d'après-midi, j'ai eu une séance d'information privée avec le Colonel David dans mon bureau, à laquelle certains d'entre vous étaient invités, en l'occurrence ceux que j'ai réussi à joindre. C'était un briefing statistique excellent sur la sécurité du CF-18. Je recommanderais vivement que l'on permette au Colonel David de présenter cette séance

[Texte]

today or as soon as possible. I got a somewhat different view of the overall picture of the safety of this plane compared, for example, with all the other planes that the Canadian Forces, and before that the RCAF, trained in and flew.

Le vice-président: Monsieur Blackburn, en début d'après-midi, un petit film préparé par la Défense nationale nous sera présenté. Le colonel David pourra nous présenter ses diapositives à ce moment-là. Ce matin, nous n'avons pas l'équipement nécessaire, mais on l'aura au début de l'après-midi. On pourra commencer la séance de cette façon-là si vous êtes d'accord.

J'aimerais poser une question au colonel David. L'Armée canadienne, que je sache, est la seule force militaire au monde à exiger trois missions de ses pilotes: le bombardement au sol, l'attaque au sol et le combat aérien. Y a-t-il uniquement l'aviation canadienne qui donne trois fonctions au même individu ou retrouve-t-on cela ailleurs, dans d'autres aviations nationales?

Col David: This is an excellent question, Mr. Chairman. I think the purpose with the CF-18 was to have an airplane that would best meet Canada's needs and be able to be employed in the diversity that our defence policies require: the three-ocean front, the NORAD mission and the NATO mission. There obviously is a cost benefit in procuring an aircraft like that which you can employ in many different areas to do these different functions on any given day.

• 1050

The other benefit is that if you train aircrew over a period of time that can do these different functions of air-to-ground and air-to-air, as you pointed out earlier, you have a better mobility capability of transferring these resources to the extremities or wherever they may be required. So when you look at it from a cost-benefit point of view in the long term, in the big picture, there are many benefits to be seen by having this type of capability, certainly in spare parts, certainly in all these other things that come into play, which maybe General Ramsbottom could talk about more. That is in his area.

On the safety point of view, all fighter pilots at some time are required to be able to learn these basic disciplines. In the past, we basically had an air defence program, where you recall the CF-101 was a major contributor to the NORAD mission here in Canada. Then we recently had the CF-104, which was primarily employed in the air-to-ground mission. Those pilots did those roles with dedication and with a considerable amount of concentration. On the other hand, with the CF-104, they also had an air defence augmentation capability and had to be able to do that but not necessarily as well as the CF-18 today. To get back to your question about doing all of these missions with this, yes, it is demanding, but we have excellent training programs. I have had an opportunity to visit all of the areas where these are in place, and they are as good or better than anything else.

[Traduction]

d'information à l'ensemble des membres du comité, plus tard aujourd'hui ou dès que possible. J'ai pu mieux comprendre les caractéristiques de sécurité de cet appareil par rapport, par exemple, à tous les autres avions utilisés par les Forces canadiennes, et avant cela par l'ARC, pour l'entraînement et les vols.

The Vice-Chairman: Mr. Blackburn, early this afternoon, a short film prepared by National Defence will be shown to us. Colonel David will be able to show us his slides at that time. This morning, we do not have the necessary equipment, but we will have it at the beginning of the afternoon. We could start the meeting in that way, if it is agreeable to you.

I would like to put a question to Colonel David. The Canadian Forces are, as far as I know, the only military forces in the world demanding three missions from its pilots: ground bombing, ground attack and air combat. Is it only in the Canadian Air Force that these three functions are given to the same individuals or can this be found elsewhere, in other national airforces?

Col David: C'est une excellente question, monsieur le président. L'objectif recherché avec les CF-18 était d'avoir un appareil qui réponde le mieux possible aux besoins du Canada et puisse être utilisé dans tous les cadres de nos politiques de défense: le front de trois océans, la mission NORAD et la mission OTAN. Il est manifestement plus avantageux d'acheter un appareil comme celui-là que l'on peut utiliser dans des domaines très divers pour effectuer toutes ces fonctions différentes à tout moment.

Autre avantage, si les équipages sont entraînés à toutes ces activités différentes, air-sol et air-air, comme vous l'avez souligné tout à l'heure, ils sont plus mobiles et il est plus facile de les transférer d'un domaine à l'autre ou là où ils sont nécessaires. Par conséquent, du point de vue de la rentabilité globale à long terme, il y a de nombreux avantages à avoir ce genre de capacité, pour les pièces de rechange, pour tous les autres éléments susceptibles de jouer, dont le Général Ramsbottom pourrait vous parler davantage. Cela fait partie de son domaine.

Du point de vue de la sécurité, tous les pilotes de chasse doivent à un certain moment pouvoir acquérir ces compétences de base. Autrefois, nous avions essentiellement un programme de défense aérienne, où, vous vous en souvenez, le CF-101 servait beaucoup à la mission NORAD ici au Canada. Ensuite, plus récemment, nous avons eu le CF-104 qui était surtout utilisé pour les missions air-sol. Ces pilotes s'acquittaient de ce rôle avec dévouement et avec une grande concentration. D'autre part, avec les CF-104, il était possible d'augmenter la défense aérienne et c'était faisable mais peut-être pas aussi bien qu'avec les CF-18 aujourd'hui. Pour en revenir à votre question sur l'exécution de toutes ces missions, je répondrai oui, c'est très exigeant, mais nous avons d'excellents programmes d'entraînement. J'ai eu la possibilité de visiter tous les secteurs où ces programmes existent, et ils sont de très haut niveau.

[Text]

In terms of other air forces having an airplane to be able to do all of these missions and employ them in that specific area, the F-15 is an excellent airplane that perhaps could do many of the same missions simultaneously as we do. As to how these air forces employ this resource in a single mission, I do not have that information handy for you today, but it would be safe to say that most of the air forces that have an aircraft with a diverse capability as the CF-18 try to train their people to fly the airplane in these different modes. I cannot answer for you today how they employ them.

LGen Huddleston: Perhaps I could add a little to that. The F-16 and the F-18 are two of the most popular versatile fighters in the western world at the present time, and virtually every user of both of these aircraft uses the aircraft in more than one role. The Israeli Air Force, for example, uses the F-16 as both an interceptor and a ground attack aircraft. The European nations use the F-16. The United States Air Force uses the F-16. The United States Navy uses the F-18 as a fleet air defence aircraft, but the F-18 is also a replacement for its light attack aircraft. The U.S. Marine Corps clearly uses the F-18 as a ground attack aircraft but also as an air superiority fighter and so on. So there is nothing unusual about Canada using the F-18 as a multi-role aircraft. With the capacities that are built into modern fighters, that is more and more the norm.

Mr. Hicks: Many of the questions so far have brought to mind other questions that I wish to ask now. Mr. Blackburn alluded to a briefing he had on Thursday. More information is being made available to us now, but many of your accident reports are not complete yet. Many of the accident reports that are complete are highly censored, and I am wondering if this committee is going to be privy to the uncensored accident reports that are available, in camera of course, perhaps at defence headquarters, prior to our finishing our hearings.

LGen Huddleston: This committee can have whatever information would normally be available to anybody through access to information legislation. For the purpose of the committee, I am sure we could dispense with those particular procedures in providing that information to you. I think you will find this information on accidents that have reached a certain point where the initial causal factors have been established—even censored as it is—will give you the information you want. We are subject to a number of pieces of legislation, one of which deals with access to information and another with privacy, and sometimes those are in conflict.

• 1055

However, for the purposes of the committee's work, I am sure we can provide you with the information you need. This would not pertain to the two most recent ones because the initial investigations are still incomplete. I believe we now have information on the accident in Cold Lake which occurred about a month ago. We could share this with you.

[Translation]

Quant à savoir si les autres armées de l'air ont également un appareil susceptible d'effectuer toutes ces missions qu'elles utilisent dans ce domaine précis, le F-15 est un excellent avion que l'on peut probablement utiliser simultanément pour les mêmes types de missions que nous. Je ne puis vous dire exactement aujourd'hui comment ces forces aériennes utilisent cette ressource dans le cadre d'une seule mission, mais on peut sans doute dire que la plupart des aviations ayant un appareil offrant autant de possibilités que le CF-18, essaient d'entraîner leurs pilotes à utiliser l'avion dans tous ses modes différents. Je ne peux pas vous dire aujourd'hui comment on les emploie.

Lgén Huddleston: Permettez-moi d'ajouter un mot sur ce sujet. Les F-16 et les F-18 sont deux des avions de chasse polyvalents les plus populaires actuellement dans le monde occidental, et pratiquement tout ceux qui ont ces appareils les utilisent dans plusieurs rôles. L'armée de l'air israélienne, par exemple, utilise les F-16 à la fois pour l'interception et pour l'attaque au sol. Les pays européens utilisent le F-16. L'armée de l'air américaine également. La marine américaine utilise le F-18 comme appareil de défense aérienne de la flotte mais également pour remplacer ses avions d'attaque légers. Le *Marine Corps* des États-Unis se sert naturellement du CF-18 comme avion d'attaque au sol mais aussi comme avion de supériorité aérienne, etc. Il n'y a donc rien d'anormal à ce que le Canada utilise le F-18 comme avion polyvalent. Avec les nouvelles possibilités des chasseurs modernes, c'est de plus en plus la norme.

M. Hicks: Un grand nombre des questions posées jusqu'ici m'ont fait penser à celles que j'aimerais poser maintenant. M. Blackburn a fait allusion à une séance d'information qu'il a eu jeudi. Nous avons maintenant davantage de renseignements, mais beaucoup de vos rapports d'accident ne sont pas encore terminés. Un grand nombre de ceux qui sont terminés sont censurés et je me demande si ce comité pourra avoir accès aux rapports d'accident non censurés disponibles, à huis clos bien sûr, peut-être au Quartier général de la Défense, avant la fin de nos audiences.

Lgén Huddleston: Ce comité aura tous les renseignements normalement disponibles grâce à la Loi sur l'accès à l'information. Dans le cas du comité, je suis sûr que nous pourrions éliminer ces procédures particulières pour vous communiquer l'information. Je crois que ces rapports sur les accidents pour lesquels les premiers facteurs causaux sont connus—aussi censurés soient-ils—vous donneront les renseignements que vous cherchez. Nous sommes assujettis à plusieurs lois, dont l'une sur l'accès à l'information et l'autre sur la protection des renseignements personnels, et il y a parfois conflit entre les deux.

Cependant, pour que le comité puisse effectuer son étude, nous pourrions vous fournir l'information dont vous avez besoin. Ceci ne s'applique pas aux deux accidents les plus récents puisque les enquêtes initiales ne sont pas encore terminées. Je crois que nous avons maintenant des renseignements sur l'accident de *Cold Lake* survenu il y a environ un mois. Nous pourrions vous les donner.

[Texte]

Col David: Yes, the air-to-ground mission where the aircraft hit the trees.

Mr. Hicks: That is very helpful and I am sure the committee appreciates it.

LGen Huddleston: Additionally—Colonel David could elaborate on this too—because of the legislation of the last few years and its impact on our accident investigations, we modified our investigation process to permit information to be released at a much earlier date than was formerly the case, and in a much more logical manner than we were obliged to do under the access to information legislation. We modified our procedures to meet not just the requirements of this committee, but the public at large.

Sometimes we are criticized for the fact that investigations are not completed for two or three years. To us, some investigations are never complete. Some have obvious causes which can be quickly established. Some lead initially only to areas of probability, and require extensive investigation in the technical and aero-medical realms, and in others. It is not unusual for us to not close the books on an accident for two or three years. However, we now have a procedure whereby the basic results of initial investigations are available in relatively short order.

Mr. Hicks: Thank you. In summary, are you offering the committee more than is available under the access to information legislation, but just willing to bypass the formalities of requesting it?

LGen Huddleston: No, I am offering you an easy way to have what is available the hard way.

Mr. Hicks: Thank you. I have another question before I get to the question Mr. Blackburn brought up about the drinking habits or regulations. We did not talk about pilots who are on duty and ready to scramble—perhaps a NORAD assignment or something. When you say “eight hours bottle to throttle”, would your pilots in that particular duty be allowed to drink in any way?

Dr. Davidson: Absolutely not.

LGen Huddleston: In the absence of specific statistics dealing with fighter pilots—obviously we do not have any—I can offer you a couple of subjective comments about the smoking and drinking habits of fighter pilots. If there is anything the CF-18—with its capacity for high Gs and its physically demanding operations—has brought to the fighter community, it is the importance of physical fitness.

With the arrival of the F-18 we introduced bodybuilding equipment to each of our squadrons, because upper body strength—strong neck muscles, for example—was something we had not paid sufficient, specific attention to over the years. With the F-18 we were no longer able to ignore the importance of these factors. I think you will find that the fitness level of the average F-18 pilot, including his smoking habits, would be approaching the exemplary level. As far as

[Traduction]

Col David: Oui, la mission air-sol où l'appareil a touché les arbres.

M. Hicks: C'est très utile et je suis sûr que le comité vous en remercie.

Lgén Huddleston: En outre—le colonel David pourra vous en dire plus là-dessus également—à la suite des lois adoptées au cours des dernières années et de leur incidence sur nos enquêtes sur les accidents, nous avons modifié notre processus d'enquête afin que les renseignements puissent être divulgués beaucoup plus tôt qu'auparavant, et d'une façon beaucoup plus logique que celle que nous étions tenus de respecter en vertu de la Loi sur l'accès à l'information. Nous avons modifié nos procédures pour répondre aux besoins de ce comité mais aussi à ceux de l'ensemble du public.

On nous reproche parfois de mettre deux ou trois ans à terminer nos enquêtes. Pour nous, certaines enquêtes ne sont jamais terminées. Parfois, les causes sont évidentes et peuvent être déterminées rapidement. Dans d'autres cas, on aboutit à des domaines de probabilité, et il faut des recherches approfondies dans les domaines techniques et aéromédicaux et autres. Il n'est pas rare que nous ne tournions pas la page sur un accident avant deux ou trois ans. Cependant, notre procédure nous permet maintenant de communiquer les premiers résultats des enquêtes initiales assez rapidement.

M. Hicks: Merci. En résumé, nous proposez-vous de nous donner plus de renseignements que ce que nous pourrions normalement obtenir en vertu de la Loi sur l'accès à l'information, mais en nous évitant tout simplement les formalités habituelles?

Lgén Huddleston: Non, je vous propose d'obtenir facilement ce que l'on peut se procurer difficilement.

M. Hicks: Merci. J'ai une autre question à poser avant d'en venir à celle qu'a soulevée M. Blackburn sur les habitudes ou les règlements concernant l'alcool. Nous ne parlions pas de pilotes en fonction et prêts à partir—peut-être une mission NORAD ou quelque chose. Vous dites que huit heures doivent s'écouler entre la bouteille et les commandes, mais est-ce que dans une mission comme celle-là, vos pilotes seraient autorisés à boire?

M. Davidson: Absolument pas.

Lgén Huddleston: En l'absence de chiffres précis sur les pilotes de chasse—naturellement, nous n'en avons pas—je puis faire deux commentaires subjectifs sur la consommation de tabac et d'alcool chez les pilotes de chasse. Le CF-18—qui peut atteindre une accélération très élevée et être extrêmement exigeant sur le plan physique—a fait apparaître très clairement au pilote de chasse l'importance de la forme physique.

À l'arrivée des F-18, nous avons installé de l'équipement de musculation dans chacun de nos escadrons, parce que nous n'avions pas accordé suffisamment d'attention au cours des années à la force dans le haut du corps—les muscles du cou, par exemple. Le F-18 nous a obligé à tenir compte de l'importance de ces facteurs. Je pense que vous constaterez que la condition physique du pilote moyen d'un F-18, y compris le fait qu'il soit ou non un fumeur, est à peu près

[Text]

his drinking habits are concerned, I would only suggest that my observation of fighter pilots in recent years is that they have taken their responsibilities more and more seriously, and some of the historical caricatures no longer apply.

• 1100

Mr. Hicks: I came back to this topic because we were talking about the eight-hour period prior to flying a plane. Have the effects of a serious hangover been assessed? You can stop drinking eight hours before and then wake up with a tremendous hangover. I am wondering if the effects of a hangover have been analysed by the armed forces.

LGen Huddleston: If you really wanted it, you could have a tremendous hangover 24 hours after drinking. Ultimately, you need to have responsible people in responsible positions, and I believe we do.

Mr. Hicks: Have the effects of a hangover been studied by the military?

Dr. Davidson: To date, no. We rely on the professionalism of the pilots not to get into an aircraft when they are either hung over or feeling unwell. There is not a lot of difference between being hung over and just getting up and feeling down with something. Their professionalism is what we rely on at that point.

LGen Huddleston: It should be pointed out that we do not leave issues such as health and drug abuse for the individual to learn entirely by himself. We have periodic aero-medical briefings that stress these very factors: smoking, alcohol, medication, anything that might impair one's effectiveness. We also hold seasonal briefings before the winter to remind people of the hazards of operating aircraft in winter conditions, just as we hold seasonal briefings at the end of winter to remind aircrew that all the hazards have not suddenly gone away. The range of topics impressed routinely on our aircrew covers everything we consider to pose a conceivable hazard, including smoking and drinking.

Mr. Hicks: Is low-level flying apt to cause more disorientation than carrier landings or take-offs?

LGen Huddleston: Inasmuch as you do not have anybody here who has performed a carrier landing or take-off, any response would be speculative.

Mr. Hicks: I am sure there are statistics available from the U.S. Navy. The U.S. Navy attrition rate, I think, is 4.35 mishaps per 100,000 hours. You can correct me if I am wrong, but that has declined in 1989, down to 3.75. Our attrition rate, because of the most recent crashes, is 7.14. Are you able to draw any analogies between carrier-based aircraft, F-18s, and the training that takes place of those pilots? Is the U.S. training more intensified and prolonged than that of the Canadian CF-18 pilots?

[Translation]

exemplaire. En ce qui concerne la consommation d'alcool, je me contenterais de vous dire que, d'après le comportement que j'ai observé chez les pilotes de chasse au cours des dernières années, ceux-ci prennent leurs responsabilités de plus en plus au sérieux, et certaines des caricatures traditionnelles ne sont plus valables.

M. Hicks: J'en reviens à cette question parce que nous avons parlé tout à l'heure des huit heures qui doivent s'écouler avant qu'un pilote puisse piloter. A-t-on évalué les effets de la gueule de bois? On peut fort bien arrêter de boire huit heures avant de s'envoler et se réveiller ensuite avec une terrible gueule de bois. Je me demande si les forces armées ont étudié cette question.

Lgén Huddleston: Si vous le voulez vraiment, vous pouvez vous réveiller avec une terrible gueule de bois 24 heures après avoir consommé de l'alcool. En définitive, il faut nommer des personnes responsables dans les postes de responsabilité, et je pense que c'est ce que nous faisons.

M. Hicks: L'armée a-t-elle étudié les effets de la gueule de bois?

M. Davidson: Jusqu'ici, non. Nous comptons sur le fait que nos pilotes sont assez professionnels pour ne pas monter dans leur avion quand ils ont la gueule de bois ou qu'ils ne se sentent pas bien. Il n'y a pas beaucoup de différence entre la gueule de bois et les malaise qu'on peut éprouver le matin quand on couve quelque chose. Pour le moment, nous ne pouvons nous fier qu'à leur professionnalisme.

Lgén Huddleston: Il est important de souligner que nous ne laissons pas à nos pilotes l'entière responsabilité de se renseigner sur les questions de santé et de consommation de stupéfiants. Nous organisons périodiquement des séances d'information sur la médecine aéronautique, au cours desquelles nous insistons justement sur ces facteurs: le tabac, l'alcool, les médicaments ou quoi que soit d'autre qui puisse réduire leur efficacité. Nous organisons également des séances d'information saisonnières avant le début de l'hiver pour rappeler à nos pilotes les risques liés au pilotage en hiver, et nous répétons le processus à la fin de l'hiver pour leur rappeler que tous ces risques ne se sont pas évanouis soudainement. Nous mettons régulièrement nos équipages en garde contre tout ce qui pourrait constituer un risque, d'après nous, y compris le tabagisme et la consommation d'alcool.

M. Hicks: Les pilotes sont-ils susceptibles d'être plus désorientés lorsqu'ils volent à basse altitude que lorsqu'ils doivent atterrir sur un porte-avion ou en décoller?

Lgén Huddleston: Étant donné que personne ici n'a jamais effectué d'atterrissage ou de décollage à partir d'un porte-avion, toute réponse à cette question serait pure spéculation.

M. Hicks: Je suis certain que la marine américaine doit avoir des statistiques à ce sujet. Je pense que son taux de pertes est de 4,35 par 100,000 heures. Corrigez-moi si je me trompe, mais ce taux est même passé à 3,75 en 1989. Pour notre part, à cause des accidents récents, notre taux de pertes est de 7,14. Est-ce que vous pouvez faire des analogies entre le pilotage des avions embarqués, des F-18, et la formation de ces pilotes? Les pilotes américains suivent-ils une formation plus intense et plus longue que les pilotes canadiens de CF-18?

[Texte]

LGen Huddleston: I think you will find that their training courses are very similar in length. Clearly, the content of those courses is geared to their own missions, which coincide in many respects with ours and differ in others. We cannot deny statistics, but I would caution you that if we had been sitting here six weeks ago you would not have been questioning our accident statistics. It takes a very small number of accidents with a small fleet of aircraft to move the numbers around substantially.

• 1105

For the first more than seven years of employment of this aircraft in Canadian service, we have been at or better than our projected loss rate. It is only in the last few weeks that this has changed. It could be described as something of a statistical anomaly. I certainly hope it is.

It would be oversimplifying the comparison to make a connection between carrier landings and what we do with airplanes. Clearly the United States Navy spends a great deal of its time doing things other than carrier landings. It operates F-18s extensively from dry land. It conducts its training from shore bases. Many of its squadrons are at any moment in time based ashore, not afloat. One really would have to look at the total spectrum of their activities and not select individual areas of difference.

Col David: Could I add to that on the rates, since you did mention the rates? When you take a look at the United States Navy alone, the cumulative rate is 4.77. You mentioned that a year ago it was 3.09. This was for that year. We have to be very careful when we look at them because, for example, the Canadian Air Force and the CF-18 was at 2.1, I believe, for 100,000 in that one year. We had our best year in the history of Canadian aviation, particularly in Canadian Air Force fighter operations. Now we have this come on the back of that. I wish I had knocked on wood when I was telling people at the beginning of January this year how far we had come, how great the program was and exactly how well we are doing, because now you can see how things can turn around.

For example, in 1989 the United States Navy accident rate or mishap rate was 6.08. So far, according to the statistics we follow, this year they are not exactly having a great year either: it is up about 8.3, just for the number of hours they have flown this year. Certainly ours is worse than that in light of the recent incidents, but hopefully again it is an anomaly.

Le vice-président: Mon colonel, serait-il possible d'avoir une copie du document que vous venez de mentionner avec certaines statistiques? Cela semble très intéressant. Vous serait-il possible de fournir ces renseignements au Comité par écrit?

Col David: Mr. Chairman, I would be most happy to provide you with any statistics we can talk about here today, or any others that are available.

[Traduction]

LGen Huddleston: La longueur de cette formation est à peu près semblable dans les deux pays. Bien sûr, le contenu des programmes américains est adapté à leurs propres missions, qui sont fort semblables aux nôtres par bien des aspects et qui en sont différentes par d'autres. On ne peut nier les statistiques, mais je dois vous souligner que, si nous avions été ici il y a six semaines, vous n'auriez posé aucune question sur nos statistiques en matière d'accidents. Il faut un très petit nombre d'accidents, étant donné que notre parc aérien est très réduit, pour changer considérablement les chiffres.

Pendant les sept premières années où cet avion a été utilisé au Canada, et même plus, notre taux de pertes a été à peu près égal ou même inférieur à celui que nous avions prévu. Les choses n'ont changé que depuis quelques semaines. Il semble s'agir en quelque sorte d'une anomalie statistique. Du moins, j'espère que c'est bien cela.

Il serait un peu simpliste d'établir une comparaison entre l'atterrissage sur un porte-avion et ce que nous faisons avec nos avions. Bien sûr, les avions de la marine américaine passe beaucoup de temps à faire autre chose que des atterrissages sur des porte-avions. Beaucoup de F-18 sont basés à terre, et la formation se fait dans des bases côtières. Bon nombres des escadrilles américaines sont actuellement basées à terre, et non en mer. Il faut vraiment tenir compte de l'ensemble des activités de ces avions plutôt que de choisir des domaines de distinction particuliers.

Col David: J'aimerais ajouter quelque chose au sujet des taux de pertes, puisque vous avez soulevé la question. Si l'on regarde seulement la marine américaine, le taux cumulatif est de 4,77. Vous avez mentionné qu'il était de 3,09 il y a un an. Mais c'était seulement pour cette année-là. Il faut faire très attention quand on regarde ces chiffres parce que, par exemple, l'armée canadienne et le CF-18 était à 2,1, je crois, pour 100,000 la même année. Nous avions alors connu notre meilleure année dans l'histoire de l'aviation canadienne, et en particulier du pilotage d'avions de chasse par les forces armées. Et maintenant, tous ces accidents nous arrivent. J'aurais bien dû toucher du bois quand j'ai dit à certaines personnes, au début de janvier dernier, que nous avions fait beaucoup de progrès, que notre programme était excellent et que tout allait bien, parce que vous voyez maintenant que les choses ont changé.

Par exemple, pour l'année 1989, le taux de pertes ou d'accidents a été de 6,08 dans la marine américaine. Jusqu'ici, selon les statistiques sur lesquelles nous nous fondons, cette année n'a pas exactement été excellente pour eux non plus : le taux est monté à environ 8,3, seulement pour le nombre d'heures de vol accompli cette année. Il est bien certain que notre taux est encore pire à cause des incidents récents, mais encore une fois, il faut espérer que c'est une anomalie.

The Vice-Chairman: Colonel, would it be possible to have a copy of the document you have just mentioned in referring to the statistics? This seems very interesting. Could you give that information to the Committee in a written form?

Col David: Monsieur le président, je me ferai un plaisir de vous fournir toutes les statistiques dont nous allons parler ici aujourd'hui et toutes les autres données disponibles.

[Text]

Mr. Hicks: I would like to apologize for questions we are going to ask you that may seem completely irrelevant and out of place. It is because we are not technical experts. We are just a group of parliamentarians charged with the responsibility of conducting some hearings. We are going to ask all kinds of things probably that you do not think are relevant. We hope one or two of them will be and that some some light might be shed on them.

LGen Huddleston: Not at all, Mr. Hicks. The challenge is to take the public perception and put it in a relevant context. Hopefully in the course of the day we will succeed together to do that.

Mr. Darling (Parry Sound—Muskoka): Thank you very much, General Huddleston and associates, for being here. I can tell you I think of that meeting we had Thursday at noon. To get a response from such senior people as yourselves is really wonderful. I am quite sure the outcome of the hearings today will certainly be of interest.

My colleague Mr. Blackburn mentioned the aircraft flying two pilots occasionally but mostly, I presume, one. Of the 12 crashes, were there any with two pilots in them, and which ones?

Col David: The answer is yes. One aircraft was dual seater that crashed on a test flight. All others were single-seat aircraft.

Mr. Darling: What about the outcome?

• 1110

Col David: Both pilots ejected safely and survived.

Mr. Darling: On that particular run. . .

Col David: To give you a little bit more background and to be fair in the scenario, they were on a test flight. The captain of the airplane got the aircraft into a spin and when he went through the 10,000-foot altitude in cloud he made the command decision to eject. Both pilots ejected safely from the aircraft and are flying today.

Mr. Darling: There has been considerable question with respect to the condition of the pilots, drinking and smoking after-effects and the idea of eight hours absolutely clear throttle to bottle. You talk of hangovers. Some of my colleagues seem to be speaking with great authority on hangovers. I am rather ignorant and must plead to that because I never could afford to drink. I tried it at 16, and I am now a little older than this and have not had a drink in that period of time, nor smoked either. So I cannot visualize this.

But I would think there would be other things that might affect a pilot even more. This would be some other outside family stress. You know you hate to mention this. There could have been a real family fight and that would have a terrible impact on the pilot heading out on a training mission. Has this been found out at all?

[Translation]

M. Hicks: Je voudrais vous prévenir que nous allons peut-être vous poser des questions qui vous semblent tout à fait hors de propos; je m'en excuse, mais c'est parce que nous ne sommes pas des experts techniques. Nous sommes tout simplement un groupe de parlementaires chargés de tenir des audiences. Nous allons donc probablement vous poser toutes sortes de questions qui ne vous sembleront pas très pertinentes. Nous espérons toutefois qu'une ou deux d'entre elles le seront et qu'elle nous permettront d'obtenir des éclaircissements.

Lgén Huddleston: Pas du tout, monsieur Hicks. Notre défi consiste aujourd'hui à replacer la perception que le public a de la situation dans sa juste perspective. Nous espérons bien pouvoir y arriver aujourd'hui.

M. Darling (Parry Sound—Muskoka): Général Huddleston, messieurs, je vous remercie beaucoup d'être venus aujourd'hui. Je me rappelle la rencontre que nous avons eue jeudi à midi. Il est vraiment merveilleux d'obtenir une réponse de gens aussi importants que vous. Je suis certain que nos audiences d'aujourd'hui produiront un résultat intéressant.

Mon collègue M. Blackburn a mentionné qu'il y avait parfois deux pilotes à bord, mais plus souvent un seul. Sur les douze accidents, y a-t-il eu des cas où il y avait deux pilotes, et lesquels?

Col David: Oui. Il y a eu un avion à deux places qui s'est écrasé au cours d'un vol d'essai. Mais dans tous les autres cas, il s'agissait d'avions à une monoplace.

M. Darling: Et comment cela s'est-il terminé?

Col David: Les deux pilotes ont réussi à s'éjecter et ont survécu.

M. Darling: Au sujet de cet accident. . .

Col David: Pour vous donner une idée plus juste de la situation, je dois dire qu'ils participaient à un vol d'essai. Le commandant a fait descendre l'avion en vrille et quand il est arrivé à l'altitude de 10,000 pieds, dans les nuages, il a donné l'ordre d'éjection. Les deux pilotes ont réussi à s'éjecter et volent encore aujourd'hui.

M. Darling: On a posé beaucoup de questions sur la condition physique des pilotes et sur les effets secondaires de la consommation d'alcool et de tabac, ainsi que sur le fait qu'il doit absolument s'écouler huit heures entre le moment où un pilote consomme de l'alcool et celui où il s'assoit aux commandes de son avion. Vous avez parlé de la gueule de bois. Certains de mes collègues semblent en parler en toute connaissance de cause. Pour ma part, je suis assez ignorant en la matière, je dois dire, parce que je n'ai jamais eu assez d'argent pour boire. J'ai bien essayé à 16 ans, mais je n'ai pas pris un seul verre depuis ce temps-là, et je n'ai jamais fumé non plus, et je suis maintenant un peu plus vieux. Il m'est donc difficile de m'imaginer ce que cela peut être.

Mais je pense qu'il y a aussi d'autres éléments qui pourraient influencer encore davantage sur le rendement d'un pilote, par exemple une situation familiale difficile. Vous n'aimez pas parler de cela. Mais il serait possible qu'un pilote vienne d'avoir une querelle très violente chez lui et que cela ait une énorme influence sur son état d'esprit lorsqu'il se présente à l'entraînement. Est-ce qu'on a des données à ce sujet?

[Texte]

Col David: Mr. Chairman, I am very pleased to have an opportunity to discuss that particular issue. Stress is one of the human factor errors and concerns we have in this broad spectrum. When we look at aviation and aviation safety not just within the Canadian Forces but also within the international civil side of the house, we have to look at three main areas. One is the human factor or the man, the other is the machine, and the other is the environment.

On the environment, we are looking at lightning strikes, bird strikes, and those acts of God. They are very limited in numbers. It would be fair to say that the greatest concern in the aviation industry world-wide today is human factor error.

In fact, it is such a great problem when we look at it on a global front that ICAO, the International Civil Aviation Organization, recognized this and just had a human factor seminar for the first time in Leningrad with full participation from the Soviet Union. In recognition of this problem, as we get into the greater interface with advanced technology and the human person, it is becoming of more concern to us.

To give an example, other air forces and other people in the military side closer to home. . . The United States Navy just acquired human factor specialists and aviation psychologists on their aviation safety centre team. The United States Air Force is employing these types of people, and I would believe it would be fair to say civil industry in Canada is doing the same world-wide.

So stress is one of these human factor concerns. What is stress? Is it job moves? Is it postings when we talk about Canadian Forces personnel? Is it marriage break-ups, deaths in the family? Is it fatigue? Is it cumulative fatigue? I would suggest it is all of these.

Through the director of flight safety, my colleague and I have been aggressively pursuing that in the last 12 months. We are taking some major strides to take a much greater look into this area. To be honest, within the Canadian Forces and certainly the air force, we have perhaps been leaders in causal analysis in aircraft accidents. In fact, if you took a look at most other air forces and many other civil organizations, you could honestly say that in many ways they plagiarized our system. And I think my colleague, on his side, when he looks at the position side, would be quick to mention that.

• 1115

Notwithstanding, it is not something tangible you can look at objectively on a minute-to-minute basis. Currently we have not had a major way of tracking this type of information. To be honest with you, it is very, very difficult to get a data bank and to get into this area because of the Privacy Act. It is even difficult now to have a person's SIN number and his name on the same sheet of paper to type a thing to correlate this information.

[Traduction]

Col David: Monsieur le président, je suis très heureux d'avoir ici l'occasion de discuter de cette question. Le stress est un des très nombreux facteurs humains qui entre en jeu dans ce genre de situation. Lorsqu'on parle de sécurité aérienne, non pas seulement dans les forces canadiennes, mais également du côté de l'aviation civile internationale, il faut tenir compte de trois facteurs: l'homme, c'est-à-dire le facteur humain, la machine et l'environnement.

Les problèmes d'environnement peuvent venir par exemple de la foudre, d'un oiseau ou d'une autre catastrophe naturelle. Ils sont très limités. Je pense que l'on peut dire que le facteur de l'erreur humaine est aujourd'hui la principale préoccupation dans le domaine de l'aviation, dans le monde entier.

En fait, c'est un problème tellement grave, si l'on considère la situation globale, que l'OACI, l'Organisation de l'aviation civile internationale, vient d'organiser pour la première fois à Leningrad un colloque sur le facteur humain, auquel l'Union soviétique a participé pleinement. Nous reconnaissons que ce problème augmente maintenant que les humains sont en contact avec des technologies de plus en plus avancées, et cela nous préoccupe encore plus qu'avant.

Pour vous donner un exemple, prenons d'autres armées de l'air et d'autres éléments militaires plus près de chez nous. . . La marine américaine vient tout juste d'embaucher des spécialistes du facteur humain et de la psychologie aéronautique, pour son centre sur la sécurité aérienne. L'aviation américaine emploie aussi des spécialistes de ce genre, et je pense qu'il en va de même dans l'aviation civile au niveau international.

Le stress est donc un des éléments de ce facteur humain. Mais qu'est-ce que le stress? Est-il causé par les changements de postes? Par les affectations dans le cas du personnel des forces armées canadiennes? Par les difficultés conjugales ou un décès dans la famille? Par la fatigue? Par la fatigue cumulative? Je pense qu'il y a un peu de tout cela.

Sous l'autorité du directeur de la sécurité des vols, mon collègue et moi étudions attentivement cette question depuis au moins douze mois. Et nous avons également pris certaines initiatives importantes pour que tout ce dossier soit étudié beaucoup plus à fond. Pour être honnête, au sein des forces canadiennes, ou en tout cas au sein de l'aviation canadienne, nous sommes probablement des pionniers dans le domaine de l'analyse des causes des accidents d'avions. En fait, si vous regardez ce qui se passe dans la plupart des autres armées de l'air et dans beaucoup d'organisations civiles, vous vous rendrez compte que celles-ci ont copié notre système sous bien des rapports. Et je pense que, de son côté, mon collègue vous le dirait sans hésiter.

Mais ce n'est pas quelque chose de tangible qu'on peut étudier objectivement minute après minute. Pour le moment, nous ne disposons d'aucun moyen véritable pour recueillir ce genre d'information. Pour être honnête avec vous, il est extrêmement difficile d'établir une banque de données et de s'aventurer dans ce domaine à cause de la Loi sur la protection des renseignements personnels. Il est même difficile aujourd'hui d'inscrire sur une même feuille le numéro d'assurance sociale d'une personne et son nom pour établir des correspondances avec cette information.

[Text]

But I can assure you that this area is being looked at aggressively and that we are hoping to become world leaders in this area again. It would be safe to say in the case of the CF-18, which we are here articulating about today, that human factor errors and the spectrum of them have attributed to 100% of our attrition losses to date.

Mr. Darling: I appreciate that very much. In this particular case, I just feel there are hidden things that sometimes cause crashes. Now, assume the squadron leader and the members of that particular air squadron are very close, almost like brothers, and know each other very, very well. The squadron leader would have a very grave responsibility, in my view, to know his pilots and know how they are feeling, and possibly know the background, the stress, whether there may be some problem, say a marriage breakdown or something that could create a terrible problem in the mind of a pilot. Therefore the squadron leader could say, Bill, you had better take a week's holiday, or something to this effect, rather than have someone go out so tense that he has reached the stage of "to hell with it". I guess it is a terrible thing to say that somebody could say that everything is gone and, wham, a crash ensues.

LGen Huddleston: You are talking hypothetically, are you, Mr. Darling, not about a correlation between the subject of stress in any particular F-18 accident?

Mr. Darling: Yes, of course.

LGen Huddleston: Certainly stress is something we all have to understand better. One could, of course, suggest that climbing into the cockpit of a fighter aircraft and flying it for an hour and a half concentrates the mind wonderfully and has a habit of eliminating all other considerations. It is something that occupies all of your time and attention. I have certainly found it over the years a wonderful therapy for any of the other things that happened to be bugging me at the time.

Mr. Darling: When your applications are received for becoming a pilot, I would naturally assume... First and foremost, it is an astronomical figure by the time the pilot steps into an F-18 on his or her own. You are talking about smoking and non-smoking and the same with alcohol. Would there be a special preference given to someone who does not smoke or who has never smoked and would never assume to smoke, and the same thing with alcohol? Or is that going against the Charter of Rights, which I think you are probably going to have to say.

LGen Huddleston: I suspect you have answered your own question. But I would simply repeat that the kind of people who are interested in performing well in the cockpit of an F-18 are increasingly less likely to be smokers and drinkers.

Col David: For the record, Mr. Chairman, I would like to make it clear that when we had the discussion that stress was not necessarily contributing to these accidents, what I was talking about is that stress is one of the many, many

[Translation]

Mais je puis vous assurer que nous étudions ce dossier très sérieusement et que nous espérons bien retrouver notre place en tête de peloton, au niveau mondial. Je pense qu'on peut affirmer, sans crainte de se tromper, que, dans le cas des CF-18, qui nous intéressent ici aujourd'hui, la totalité de nos pertes peuvent être attribuées jusqu'ici à des erreurs humaines de toutes sortes.

M. Darling: Voilà une réponse fort intéressante. Dans ce cas particulier, je voulais simplement souligner qu'il y a parfois des éléments cachés qui causent des écrasements. Mais supposons que le chef et les membres d'une escadrille soient très proches, presque des frères, et qu'ils se connaissent très bien. Le chef d'escadrille aurait selon moi la très lourde responsabilité de déceler l'état d'esprit de ses pilotes, et de savoir peut-être dans quelle situation ils se trouvent et quelle peut être la source de leur stress, par exemple un problème comme l'échec de leur mariage ou quelque chose d'autre qui pourrait entraîner chez-eux un état d'esprit extrêmement négatif. Par conséquent, le chef d'escadrille pourrait dire: «Bill, tu devrais prendre une semaine de vacances» ou quelque chose du genre plutôt que d'envoyer dans les airs un pilote tellement tendu qu'il en est rendu à se dire qu'il s'en fout. C'est terrible à dire, mais il pourrait arriver qu'un pilote trouve que tout va mal et, boum! son avion s'écrase.

Lgén Huddleston: Ce ne sont que des hypothèses, n'est-ce pas, monsieur Darling, et non des liens entre le stress et un accident de F-18 en particulier?

M. Darling: Oui, bien sûr.

Lgén Huddleston: Il est certain que nous devons tous chercher à mieux comprendre le stress. On peut bien sûr affirmer que le fait de s'installer dans la cabine de pilotage d'un avion de chasse et de le piloter pendant une heure et demie oblige à se concentrer exclusivement sur cette tâche et permet d'oublier toutes les autres considérations. C'est une tâche qui requiert tout votre temps et toute votre attention. Pour ma part, j'ai toujours trouvé que c'était une merveilleuse thérapie contre toutes mes autres préoccupations du moment.

M. Darling: Quand vous envoyez votre demande d'emploi pour devenir pilote, je suppose naturellement... Tout d'abord, il faut dépenser des sommes astronomiques avant même que le pilote puisse prendre les commandes d'un F-18. Vous avez parlé de tabagisme et d'alcool. Est-ce que vous accorderiez la préférence à quelqu'un qui ne fume pas, qui n'a jamais fumé et qui ne fumera probablement jamais, et la même chose pour l'alcool? Ou bien est-ce contraire à la Charte des droits, comme vous devrez probablement me le dire.

Lgén Huddleston: Je pense que vous venez de répondre à votre propre question. Mais je répéterai simplement que les personnes intéressées à piloter un F-18 sont de moins en moins susceptibles de fumer et de boire.

Col David: Permettez-moi une petite précision, monsieur le président. Je voudrais qu'il soit très clair que, lorsque nous avons indiqué que le stress n'avait pas nécessairement contribué à ces accidents, ce que je voulais dire, c'est que le

[Texte]

human factor considerations we are looking at. I would not wish people to take from the discussion that stress is one of the major contributors. That is just not so. In fact, in our discussions with aviation psychologists they told us that perhaps stress was a problem in different areas, but we had to remember that without stress we have death. So somewhere in between you have to work on this.

• 1120

Mr. Darling: Technically, we are looking into whether it is pilot error or an aircraft that did not perform as it should. Having been on this committee for a number of years, I recall the great details and the length of time before the F-18 was finally decided upon—as you, General, and some others will know only too well—as the top plane.

As I understand it, after the length of time we and the U.S. Navy and so on have had the F-18, it is still classed as one of the top planes in the world today for the job it has. General, how would it rank if we were in the position to make the decision now as to what plane we would purchase? Would the F-18 rank high?

LGen Huddleston: It would rank at the very top.

Mr. Darling: There you are.

LGen Huddleston: We would make the decision again. We are totally satisfied with that decision.

Le vice-président: J'aimerais revenir à la question que j'ai posée tout à l'heure concernant les trois missions. Je croyais avoir ouvert une porte à mes collègues. J'espérais qu'ils exploiteraient davantage ce volet qui me semble assez important.

Vous avez dit que la plupart des pays qui avaient des appareils aussi versatiles que le CF-18 ou le F-16 tentaient toujours de former des pilotes versatiles. Est-ce qu'on n'exige pas trop d'eux? Vous parliez tout à l'heure du stress. Par exemple, lorsqu'un pilote revient d'une mission de bombardement, on lui dit: Tu ne retournes pas en mission de bombardement; tu dois aller défendre telle zone du territoire où l'infanterie est attaquée et tu devras la couvrir au sol. En quelques minutes, il change complètement de mission. En quelques minutes, il doit se reprogrammer pour une tout autre mission en revoyant rapidement ses livres de notes et en se disant: Une attaque au sol, c'est comme cela; je ne dois pas oublier telle et telle choses.

Est-ce que j'exagère lorsque je dis cela ou si c'est la réalité?

LGen Huddleston: Mr. Chairman, I think I have to flesh out for you a little bit how aircraft is actually employed in combat. We try to be employable in a range of missions, but for a variety of reasons, one is normally tasked to perform one mission at a time. In general terms, if one were to use the example of NATO, by virtue of the ordinance and the logistics requirements of any particular mission things tend to be planned for, let us say, 24 hours at a time, longer if possible. One is not simply being switched back and forth.

[Traduction]

stress n'est qu'une des très nombreuses considérations que nous examinons en ce qui concerne le facteur humain. Je ne voudrais pas qu'on déduise de cette discussion que le stress est un des principaux éléments. Ce n'est tout simplement pas le cas. En fait, divers spécialistes de la psychologie aéronautique nous ont dit que le stress pouvait être un problème dans différents domaines, mais il faut se rappeler que, sans stress, on ne peut vivre. Il faut donc tenter d'établir un juste équilibre.

M. Darling: En fait, il faut déterminer si ces accidents ont été causés par une erreur du pilote ou si les avions ne se sont pas comportés comme ils devaient. Je siège au Comité depuis un certain nombre d'années et je me souviens que nous avons procédé à une analyse très détaillée et très longue avant que le gouvernement décide enfin d'adopter le F-18, comme le Général et quelques autres ne le savent que trop bien.

Si je comprends bien, même si cela fait déjà un certain temps que le Canada et la marine américaine, notamment, possèdent des F-18, celui-ci est encore considéré comme un des meilleurs avions au monde pour le genre de tâches qu'on lui confie. Général, comment le coteriez-vous si nous devons décider aujourd'hui de l'avion que nous allons acheter? Le F-18 serait-il bien coté?

Lgén Huddleston: Il serait en tête de liste.

M. Darling: Voilà.

Lgén Huddleston: Nous prendrions la même décision. Nous ne la regrettons absolument pas.

The Vice-Chairman: I would like to come back to a question I asked earlier about the three missions. I thought I was opening the door for my colleagues and I was hoping that they would dwell longer on that question which seems pretty important to me.

You said that most countries who have planes as versatile as the CF-18 or the F-16 always try to train versatile pilots. Don't you think that we expect too much from them? You spoke earlier about stress. For example, a pilot can come back from a bombing mission and be told that he won't be going back on a similar mission but that he has to defend a specific area where his infantry is under attack and cover that ground. So, he has to do a completely different mission in a few minutes. In such a short time, he has to reprogram himself for a totally different mission, and study his notes very rapidly trying to remember what a ground attack is like and all of its different aspects.

Am I exaggerating here or is that how things really are?

Lgén Huddleston: Monsieur le président, il serait peut-être bon que je vous explique un peu mieux comment ces avions sont employés au combat. Nous essayons d'être prêts pour toute une gamme de missions, mais pour toutes sortes de raisons, nous n'avons à en effectuer qu'une à la fois. En règle générale, si l'on prend l'exemple de l'OTAN, à cause des exigences portant sur l'organisation matérielle et logistique de chaque mission, on planifie généralement à peu près 24 heures à l'avance, et plus si possible. Les pilotes ne doivent donc pas passer aussi rapidement d'une mission à l'autre.

[Text]

That said, an aircraft like the F-18 or the F-16, even if employed in an air-to-ground mission in real operations, may encounter opposing aircraft that it would then engage. This simply demonstrates that it is not possible to divide missions neatly, or it is very unsatisfactory if one is obliged to do so.

Flexibility and versatility are, using a popular expression, "force multipliers". Narrowly employable resources, particularly for countries like ours with limited defence budgets, simply limit one's effectiveness.

But these missions have a good deal of synergy. They are not as distinct as is sometimes suggested. They are part and parcel of fighter aviation. The fact that the aircraft itself provides one with that range of mission capability simply allows the operator to capitalize on that synergy.

• 1125

As an example, I was speaking to a senior Israeli officer just two weeks ago, whose position on this subject was that if you have trained a pilot for air-to-air combat, then you have accomplished something of the order of 70% or 80% of his training for all fighter missions.

It simply emphasises my point that there is a great deal of synergy. We are not talking about entirely separate activities. We are talking about activities that have a broad area of overlap.

Le vice-président: Quand un pilote est attaqué ou se sent menacé, son stress augmente. Est-ce qu'il n'est pas doublement stressé au moment où il doit couvrir à la fois ses collègues sur le terrain et une avance de chars d'assaut? À ce moment-là, est-ce que son stress n'augmente pas? Il doit se dire: Mes copains sont en bas et je ne dois pas leur tirer dessus; en même temps, il doit s'assurer qu'il ne se fera pas attaquer par un avion ennemi. Est-ce qu'on ne double pas le stress du pilote à ce moment-là?

LGen Huddleston: Mr. Chairman, we are very fortunate in that none of us here has been engaged in war. We like to think, in fact, that by being as capable as we are in peacetime we have contributed to the fact that we have had no experiences of war. And you are asking me to describe what happens in real combat.

We can simulate combat to a certain degree in training, but we will never replicate it, so it is rather difficult for me to speculate on exactly what goes through a person's mind when he or his friends are being shot at, and I would not try.

Mr. Mifflin: Following in the style of my colleague Mr. Hicks, I have a follow-up question, a comment and my own question.

[Translation]

Cela dit, un avion comme le F-18 ou le F-16, même s'il est employé pour une mission air-sol dans une situation de combat réel, peut fort bien rencontrer un avion ennemi, qu'il devrait alors combattre. Cela montre simplement qu'il est impossible de diviser très clairement les missions, ou du moins que les résultats sont très insatisfaisants quand on est obligé le faire.

La souplesse et la polyvalence sont, pour employer une expression populaire, des «multiplicateurs de force». Les ressources n'ayant qu'une utilisation restreinte, particulièrement pour des pays comme le nôtre qui ne disposent pas d'un budget de défense considérable, limitent tout simplement l'efficacité.

Mais ces missions ont beaucoup en commun. Elles ne sont pas aussi différentes qu'on veut parfois le laisser croire. Elles sont toutes parties intégrantes du pilotage d'avions de chasse. Le fait que l'avion lui-même se prête à toutes sortes de missions permet simplement aux pilotes de capitaliser sur ces points communs.

Par exemple, je parlais à un haut gradé israélien il y a tout juste deux semaines. À son avis, en entraînant les pilotes pour le combat air-air, on assure à peu près 70 à 80 p. 100 de l'entraînement nécessaire pour toutes leurs missions de combat.

Voilà qui montre bien ce que je voulais dire quand je parlais des points communs entre les différentes missions. Il ne s'agit pas d'activités entièrement distinctes, mais plutôt d'activités qui se chevauchent dans une large mesure.

The Vice-Chairman: When a pilot is attacked or feels threatened, his stress goes up. Is he not twice as stressed when he has to cover both his colleagues on the ground and a column of tanks? Isn't his stress increasing at that moment? He must be thinking that his friends are down there and that he must not shoot at them, while at the same time making sure that he will not be attacked by an enemy plane. Isn't the pilot doubly stressed at that moment?

Lgen Huddleston: Monsieur le président, nous sommes tous très chanceux parce que nous n'avons jamais participé à une guerre. En fait, nous aimons à croire que notre efficacité en temps de paix a contribué à nous tenir loin de la guerre. Et vous me demandez pourtant de décrire ce qui se passe lors de combats réels.

Nous pouvons simuler un combat dans une certaine mesure, à l'entraînement, mais nous n'allons jamais vraiment en monter un de toute pièce, de sorte qu'il m'est assez difficile de savoir exactement ce qui peut passer par la tête d'un pilote dont les amis sont soumis au tir ennemi. Je n'essaierai même pas.

M. Mifflin: Dans la même veine que les questions qu'a posé mon collègue M. Hicks, je voudrais poser d'abord une question supplémentaire, puis faire un commentaire et poser ma propre question.

[Texte]

I do not mean this to be a flippant comment. I think the study of 7.15 or 3.02 accident rate per 100,000 hours is pretty academic when we lose an average of one aircraft a year for the first eight years, and then we lose five in the first quarter of the next. It is a bit academic, and I think that is the impulse, and this is the reason why we are here.

With regard to the second comment I have, Mr. Chairman, I must say in preface that I have to check the rules out on this. I am not sure what the rules are, and if they are different, perhaps we should change them. But I was a little bit disappointed in answer to Mr. Hick's question with respect to the information that would be available to us.

Mr. Chairman, when I wrote you asking that we consider this in the committee, although I may not have stated it in my letter, there were a number of reasons for my request. We discussed some of this in camera, but the main reason was to see if we could come up with some more information looking at it from a different tack.

Another reason, of course, was for the public perception. Inherent in my thoughts at the time. . . The media have covered this particular subject of CF-18 crashes from many angles, and that information is available to the public. I would like to think, Mr. Chairman, that as a committee we would have access to more information than the public. After all, that is the point of convening this type of inquiry.

• 1130

I am not so sure I will accept that we can have only the information available to the public—information accessed through the Access to Information Act. First of all, I am very much aware, as are all the members of the committee and the witnesses, that what is not given to the public or to those who access information is a very judgmental thing. It is judgmental in the sense that the originator has to make a judgment. I am not sure what the procedures are for challenging, but I think that is pretty academic as well. Perhaps I should be asking the question: why can the committee in camera not see the entire body of accident information from the first crash to the last?

LGen Huddleston: The answer to that question is that we are bound by the law, for which you gentlemen, as legislators, are in part responsible. You write it; we follow it. I do not believe you have any exemption from the provisions of privacy legislation, for example. We are simply abiding by the law. We will, within the law, co-operate as much as we possibly can with your committee.

[Traduction]

Loin de moi l'idée de me montrer irrévérencieux, mais je pense que le fait que le taux d'accident par 100,000 heures de vol se situe à 7,15 ou à 3,02 n'a pas tellement d'importance alors que nous avons perdu en moyenne un avion par année pendant les huit premières années et que nous en avons perdu cinq au cours du premier trimestre de la dernière année. C'est une question tout à fait théorique et je pense que c'est pour cela que nous sommes ici.

En ce qui concerne mon deuxième commentaire, monsieur le président, je dois dire tout d'abord que je devrais vérifier quelles sont les règles à ce sujet puisque je ne les connais pas très bien. Mais, si je me trompe, il faudrait peut-être changer ces règles. Ce que je veux dire, c'est que j'ai été un peu déçu d'entendre la réponse à la question de M. Hicks au sujet de l'information qui pourrait nous être communiquée.

Monsieur le président, quand je vous ai écrit pour vous demander que le comité étudie cette question, j'avais un certain nombre de raisons, même si je ne les ai pas énoncées dans ma lettre. La principale, c'était que j'aurais aimé que nous puissions obtenir de plus amples renseignements, afin de pouvoir étudier la question sous un angle différent. Nous en avons déjà parlé d'ailleurs à huis clos.

Il y avait bien sûr aussi la perception que le public se fait de la situation. Je songeais beaucoup à ce moment-là. . . Les médias ont couvert ces divers écrasements de CF-18 de bien des points de vue et cette information est déjà du domaine public. J'ose croire, monsieur le président, que le comité pourra avoir accès à plus d'informations que le public. Après tout, c'est la raison d'être même de ce type d'enquête.

Je ne suis pas sûr de pouvoir me satisfaire seulement de l'information à laquelle le public peut avoir accès grâce à la Loi sur l'accès à l'information. Premièrement, je suis tout à fait conscient, comme tous les membres du Comité et comme nos témoins, que la non-divulgaration de certaines données, que ce soit au grand public ou aux gens qui consultent les dossiers, résulte d'un jugement très personnel, en ce sens que c'est l'auteur de l'information qui décide. Je ne suis pas sûr qu'il existe des mécanismes pour contester cette décision, mais je pense que c'est là aussi une question tout à fait théorique. Mais je devrais peut-être vous poser ma question: pourquoi le Comité ne pourrait-il pas voir, à huis clos, l'ensemble de l'information disponible sur les accidents de F-18, depuis le premier écrasement jusqu'au dernier?

Lgén Huddleston: La réponse à cette question c'est que nous devons respecter la loi, dont vous êtes en partie responsable à titre de législateur. C'est vous qui avez écrit les lois, et nous ne faisons que les suivre. Je ne crois pas qu'il soit possible d'être exempté des dispositions de la Loi sur la protection des renseignements personnels, par exemple. Nous ne faisons que respecter la loi. Mais dans la mesure où la loi nous le permet, nous allons collaborer d'autant plus que possible avec votre comité.

[Text]

Mr. Mifflin: I am not so sure what the rules are with respect to a parliamentary committee. I agree with General Huddleston. We make the laws. Perhaps we should have an amendment to the law in this instance. I do not think I can accept as a parliamentarian that we can have only information that is already available to the public. What is the point of having the inquiry?

I am sure this next question would have more impact if we had seen and gone through the sequence of training. I apologize to my colleagues and the witnesses, but in the time available I think it is important to ask this question. It involves the CF-5 avionics and the cockpit upgrade with respect to the heads-up display. I recall that in the budget of 1989 that aspect for the lead-in trainer, the CF-18, was cut. In discussion with the minister last week I discovered that it was reinjected some time in the fall of 1989, which leads me to believe that there must have been a lot of soul-searching between the removal and the reintroduction of the program.

I believe I can understand why it was removed. You alluded to this three or four times and came right out and mentioned the severe financial constraints that National Defence is under right now, particularly the Canadian Forces. I presume it was removed for that reason. I am more interested in what sequence of events, judgments, or happenings led to its being reintroduced.

LGen Huddleston: Simply stated, when our budget for the future was reduced last year, a large number of programs were resubstantiated within the department. That was one of them. It is not that it was cancelled or scrubbed; it was simply put into a review category. At the conclusion of that review, we decided to proceed. Also, the scope of the project had to be reviewed.

• 1135

How many elements of that particular project, which consists of a number of avionics elements, are essential? Can we trim it down? Should we leave it where it is? How many aircraft will be involved? Those things were all part of that review, at the end of which we determined to proceed. The project is making its way through the normal departmental approval system at the moment.

I should say on that subject that I know of very few, in fact I have difficulty thinking of any major world air force at the moment—there may well be one or two—which has a fighter lead-in trainer with a heads-up display. We would be among the first, even with whatever short delay has been put into this program.

Perhaps one of my colleagues can correct me, but the U.S. Air Force, for example, uses the T-38 as its fighter lead-in trainer, an airplane even older than our F-5. The Royal Air Force uses the Hawk. Does it have a heads-up display?

[Translation]

M. Mifflin: Je ne sais pas exactement quelles sont les règles au sujet des comités parlementaires, mais je suis d'accord avec le général Huddleston. C'est nous qui faisons les lois. Nous devrions peut-être modifier la loi dans ce cas particulier. Je ne suis pas sûr de pouvoir accepter, comme parlementaire, de n'avoir accès qu'à l'information qui est déjà du domaine public. À quoi sert-il alors de tenir une enquête?

Ma prochaine question serait certainement plus percutante si nous avions pu nous familiariser avec toutes les étapes de l'entraînement des pilotes. Je m'excuse auprès de mes collègues et de nos témoins, mais étant donné le temps dont nous disposons, je pense qu'il est important de poser cette question. Elle porte sur l'équipement électronique qui se trouve à bord des CF-5 et des améliorations à apporter dans la cabine de pilotage en ce qui concerne les viseurs tête haute. Je me souviens que cet élément a été supprimé dans le budget de 1989 pour l'appareil servant à l'acclimatation des pilotes, le CF-18. Quand j'ai discuté de la question avec le Ministre la semaine dernière, je me suis rendu compte que cet élément avait été rétabli à l'automne 1989, ce qui me porte à croire qu'il y a dû y avoir beaucoup d'interrogations et d'inspection entre la suppression et le rétablissement de ce programme.

Je crois comprendre pourquoi celui-ci a été supprimé. Vous en avez parlé clairement à trois ou quatre reprises, quand vous avez mentionné les graves contraintes financières auxquelles le ministère de la Défense nationale est soumis à l'heure actuelle, et plus particulièrement les forces armées canadiennes. Je suppose que ce programme a été supprimé pour cette raison. Ce qui m'intéresse, c'est plutôt de savoir quels sont les événements, les jugements ou les faits qui ont entraîné son rétablissement.

Lgén Huddleston: En gros, quand notre budget pour les années à venir a été réduit l'an dernier, le Ministère a dû justifier de nouveau bon nombre de ses programmes, dont celui-là. Il n'a pas été carrément annulé, il a simplement fait l'objet d'un examen. Et à la fin de cet examen, nous avons décidé d'aller de l'avant, mais nous avons dû réviser l'envergure du projet.

Nous avons dû nous demander combien d'éléments de ce projet, qui portaient sur un certain nombre de pièces d'équipement électronique, étaient essentiels. Pouvions-nous en supprimer quelques uns? Devions-nous garder le programme tel quel? Combien d'avions celui-ci toucherait-il? Nous nous sommes posés toutes ces questions à l'occasion de cet examen, avant de décider de maintenir le programme. À l'heure actuelle, le projet suit la filière normale d'approbation au ministère.

Je dois dire à ce sujet qu'il y a très peu de pays dont l'aviation militaire possède actuellement un avion d'entraînement de base au combat qui soit doté d'un viseur tête haute; il est possible qu'il y en ait un ou deux, mais ils ne me viennent pas à l'esprit pour le moment. Nous serions donc parmi les premiers, même malgré le léger retard subi par ce programme.

L'un de mes collègues pourra peut-être me corriger, mais l'aviation américaine, par exemple, utilise le T-38 pour familiariser ses hommes au pilotage d'un avion de combat; or, cet avion est encore plus vieux que notre F-5. Et la *Royal Air Force* utilise le Hawk. Est-ce que cet avion a un viseur tête haute?

[Texte]

Col David: Yes, it does now.

LGen Huddleston: So we are getting into that technology area for fighter lead-in trainers, but it has not been to this point a standard piece of kit. We are with the majority of our allies in the state of our current program.

Mr. Mifflin: Reflecting on my question with respect to the information, I believe General Huddleston is also a lawyer so the answer was taken in an interesting perspective.

My question is related to the heads-up display and the lead-in aircraft. I understand there is an extensive study of pilot training under way, and given that in the range of activities that Canadian Forces do you could pick, particularly from your viewpoint as DCDS, almost any subject and study it, a lot of subjects lend themselves to study, particularly when it involves a judgmental factor on standards and things that we are talking about here this morning.

Is it possible to relate the origin of that particular study, bearing in mind that certainly in my memory there was a study done within the last decade, an extensive one, of pilot training, that was completed not too long ago? Was there any particular incident, or were there any aspects of CF-18 crashes that sparked or initiated this new look at pilot training?

LGen Huddleston: You are speaking of pilot training in the Tran, are you, the decision, for example, to contract out the primary flying training—that sort of thing?

Mr. Mifflin: No. It is very hard for me to describe because I am relying just on what I have read in the media and what I have discussed with some of my former colleagues. My understanding was that there was a study of pilot training under way, not the contracting out. That is a separate general thing, but there is a report that is due on May 30 which will include whatever it is I am discussing.

LGen Huddleston: I think you are referring to the review that the Commander Air Command instituted after the last Cold Lake accident, which has focused on fighter operations, how we train our pilots in the training establishment and how we conduct our continuation training at the operational squadrons. That is a review which was prompted by the most recent accident to that point, the Trottier accident at Cold Lake, I believe.

Mr. Mifflin: That was the one on April 4?

LGen Huddleston: Right.

Mr. Mifflin: And that will be due on May 30?

LGen Huddleston: I believe so.

Mr. Mifflin: Without prejudging it, in your judgment, given what we are discussing here now and what you know of the study—presumably you or your office had some part in initiating it—does it have relevance to the kind of discussions we are having here today?

[Traduction]

Col David: Oui, il en a un maintenant.

Lgén Huddleston: Donc, cette pièce d'équipement commence à se répandre dans les avions de combat qui servent à l'entraînement de base des pilotes, mais elle n'est pas encore la norme. Nous en sommes à peu près au même point que la majorité de nos alliés dans notre programme actuel.

M. Mifflin: Pour en revenir à ma question sur l'accès à l'information, je dois dire que j'ai trouvé la réponse du Général Huddleston particulièrement intéressante puisqu'il est également avocat.

Ma question suivante est rattachée d'une certaine façon à la question du viseur tête haute et de l'avion servant à l'entraînement de base. La formation des pilotes fait actuellement l'objet d'une étude exhaustive; étant donné les nombreux domaines d'activités des forces armées canadiennes, vous pourriez choisir à peu près n'importe quel sujet, particulièrement de votre point de vue comme sous-chef de l'État-major de la Défense, et l'étudier, puisque de très nombreux sujets se prêtent bien à une étude, surtout s'il est question de jugement personnel sur des normes et sur divers autres éléments dont nous avons parlé ici ce matin.

Serait-il possible de savoir pourquoi on a décidé d'effectuer cette étude compte tenu du fait que, du moins si je me souviens bien, une étude très complète a été effectuée sur le sujet au cours des dix dernières années et qu'elle a été terminée assez récemment? Y a-t-il eu un incident particulier ou certains aspects des écrasements des CF-18 qui vous ont poussé à étudier de nouveau cette question de la formation des pilotes?

Lgén Huddleston: Vous voulez parler de l'entraînement avec le Tran, n'est-ce pas, et de la décision, par exemple, d'octroyer des contrats pour les premières étapes de l'entraînement des pilotes?

M. Mifflin: Non. Il m'est très difficile d'être plus précis parce que je me fonde simplement sur ce que j'ai lu dans les journaux et sur ce que m'ont dit d'anciens collègues. J'avais cru comprendre qu'il y avait une étude en cours sur l'entraînement des pilotes, et non pas sur l'affermage de cette fonction. C'est une autre question générale, mais il me semblait qu'un rapport devait être publié le 30 mai sur ce dont je viens de parler, notamment.

Lgén Huddleston: Je pense que vous faites référence à l'étude que le commandant du Commandement aérien a ordonné après le dernier accident, celui de Cold Lake. Cette étude porte sur le maniement des chasseurs, sur l'entraînement des pilotes comme tel et sur la formation permanente des escadrilles opérationnelles. C'est le dernier accident, celui du pilote Trottier à Cold Lake, qui l'a poussé à commander cette étude, je crois.

M. Mifflin: L'accident du 4 avril?

Lgén Huddleston: Oui.

M. Mifflin: Et cette étude sera rendue publique le 30 mai?

Lgén Huddleston: Il me semble.

M. Mifflin: Sans vouloir préjuger des résultats de cette étude, pensez-vous qu'elle ait un rapport avec nos travaux en cours, d'après ce que vous savez de nos discussions d'aujourd'hui et de l'étude, puisque vous ou votre bureau avez peut-être contribué à sa mise en branle?

[Text]

LGen Huddleston: Certainly.

• 1140

Mr. Blackburn: Mr. Chairman, on a procedural point, it is my understanding that testimony presented at committee is handled legally in the same way as statements in the House of Commons. It is exempt from the Canada Evidence Act and also the Ontario Evidence Act, but I think that over the lunch break we should try to get some kind of legal assessment of that, if we could, but that is my understanding.

Le vice-président: De toute façon, monsieur Blackburn, j'avais l'intention de demander aux membres du Comité de rester ici à la fin de la séance. J'aurai quelques petites suggestions à vous faire pour cet après-midi si cela vous convient.

Mr. Blackburn: Fine, thank you.

I want to get back to the individual pilots and pilot training, the effects of flying over an extended period of time these very magnificent machines that they handle, technically speaking. Have there been any studies done as to the long-term effects of flying CF-18s or other comparable planes on the human body, the human mind, the reflexes and so on?

Dr. Davidson: I am not aware of any studies at the moment in that realm.

Mr. Blackburn: Who then has the authority to set the parameters or the limits of endurance if you do not have any data base to begin with? Do you simply ask the pilot how he feels after he comes back? If he says great, do you accept it as medically acceptable?

Dr. Davidson: No. Medical standards that we set are actually an evolutionary thing and it is a culmination of a lot of various air force information that comes from various nations. We set our standards for entrance into the pilot trade and we have, as I mentioned earlier, probably the best selection criteria for our aircrew pilots in the world. I think that is recognized, certainly in the United States.

Mr. Blackburn: That is for entry.

Dr. Davidson: That is for entry into the trade to start with. Now, if a pilot, whilst he is flying, comes down with some particular medical problem, he is assessed locally by his medical officer, his flight surgeon, and a situation that may involve his being grounded is then referred to a central body, the Central Medical Board at DCIM, where there are seven physician flight surgeons that gather all of the information they possibly can about this particular medical problem, including an interview with the pilot in question, physical examination and any other information necessary before we go ahead and let him continue flying.

Mr. Blackburn: You mentioned in earlier testimony, Doctor, that pilots underwent a thorough medical examination once a year.

Dr. Davidson: That is correct.

[Translation]

Lgén Huddleston: Certainement.

M. Blackburn: Monsieur le président, j'ai une question à poser sur un point de procédure. Il me semblait que les témoignages présentés devant le Comité étaient soumis aux mêmes dispositions juridiques que les déclarations faites à la Chambre des communes, en ce sens qu'ils ne sont pas soumis à l'application de la Loi sur la preuve au Canada, ni de la Loi sur la preuve de l'Ontario. C'est du moins ce que j'avais compris, mais je pense que nous devrions peut-être essayer d'obtenir un avis juridique à ce sujet pendant l'heure du déjeuner.

The Vice-Chairman: Mr. Blackburn, I intended to ask the Committee members to stay until the end of the meeting anyways. I will have a few suggestions to put to you for this afternoon if that is agreeable to you.

M. Blackburn: D'accord, merci.

Je voudrais en revenir à la question du comportement et de l'entraînement des pilotes, ainsi que des effets qu'ils peuvent ressentir s'ils doivent piloter pendant de longues périodes ces magnifiques appareils, techniquement parlant. J'aimerais savoir si l'on a déjà effectué des études sur les effets à long terme du pilotage de CF-18 ou d'autres avions comparables, sur le corps humain, sur le cerveau, les réflexes et ainsi de suite.

M. Davidson: Je ne suis au courant d'aucune effectuée jusqu'ici à ce sujet.

M. Blackburn: Alors, qui a le pouvoir de fixer les paramètres ou les limites d'endurance s'il n'y a pas de base de données à laquelle se fier? Est-ce que vous demandez simplement aux pilotes comment ils se sentent à leur retour? S'ils se sentent bien, est-ce que vous jugez que c'est médicalement acceptable?

M. Davidson: Non. Les normes médicales que nous établissons sont en fait le produit d'une évolution et de la compilation de l'information qui nous vient des forces aériennes de divers pays. Nous fixons nos propres normes pour l'admissibilité au métier de pilote et, comme je l'ai déjà mentionné, nos critères de sélection sont probablement les meilleurs au monde. Je pense que c'est un fait reconnu, du moins aux États-Unis.

M. Blackburn: Vous parlez des critères d'entrée dans le métier.

M. Davidson: Oui, pour commencer. Mais si un pilote connaît un problème médical particulier au cours de ses années de vols, il va voir son officier médical, son médecin de l'air et, s'il est nécessaire de le ramener à terre, son cas sera soumis à un organisme central, le conseil médical central de l'Institut militaire et civil de médecine environnementale, où sept médecins de l'air rassemblent toute l'information possible sur ce problème médical, en effectuant notamment une entrevue avec le pilote en question, en lui faisant subir un examen complet et en recueillant tout autre renseignement nécessaire avant que nous ne lui donnions l'autorisation de recommencer à voler.

M. Blackburn: Vous avez déjà mentionné, docteur, que les pilotes sont soumis à un examen médical complet une fois par année.

M. Davidson: C'est exact.

[Texte]

Mr. Blackburn: Is that the usual, the norm, for all air forces that you are aware of?

Dr. Davidson: There is some change afoot right now to modify it somewhat. Currently, medicals are done on aircrew, on pilots, yearly. The extent of that medical is undergoing revision at the moment in the Canadian Forces. In fact, it has been changed in the American Forces, in the USAF, and there is a mini-medical that is done in the second year. So it is alternate years.

Mr. Blackburn: What is the change in the USAF?

Dr. Davidson: The USAF change and the Canadian change that has now actually been approved very recently is in fact the alternate-year medical. It will be a questionnaire, some basic blood screening, preventive medicine review and a survey by the physician. It will not involve a lot of very extensive stuff that was found to be not in the best interests of the pilots or in finding a disease.

Mr. Blackburn: This is every other year, then.

Dr. Davidson: This is every second year, but there will be others. There will be an examination every year. The extent of that examination will differ so that it is not quite. . . Again, if there is a problem that is identified, then obviously it will be followed up in the second year.

Mr. Blackburn: Are your medical requirements higher than for civil aviation pilots?

Dr. Davidson: In general, yes they are.

Mr. Blackburn: Civil aviation pilots are examined medically only once a year. Is that correct?

Dr. Davidson: Depending upon their role and what they are flying, their periodicity of examination is different. There is different criteria—

Mr. Blackburn: Are they examined more often?

Dr. Davidson: No, not more often. Again, it depends upon what they are flying. I do not have a lot of background in civil aviation medicine.

Mr. Blackburn: Do any of the witnesses? Can they tell the committee?

LGen Huddleston: I think in general they get an annual licence with an annual medical.

• 1145

Mr. Blackburn: What about psychological examination? I know it may be regrettable to some extent that we are subjecting the best of our pilots to this kind of questioning today in their absence, but nonetheless I think it is necessary that we put these questions. Do you have regular or irregular psychological assessments of these pilots?

Dr. Davidson: We do not have formal psychological assessments of the pilots, no.

Mr. Blackburn: Do they have ready access to psychological counselling?

[Traduction]

M. Blackburn: Cette norme est-elle la même dans tous les pays, pour l'aviation militaire, d'après ce que vous savez?

M. Davidson: En fait, elle devrait être modifiée sous peu. À l'heure actuelle, les pilotes sont soumis à un examen médical annuel, mais les forces armées canadiennes sont en train de réviser cette fréquence. L'aviation américaine l'a déjà modifiée, et un mini-examen est effectué la deuxième année. L'examen complet a donc lieu tous les deux ans.

M. Blackburn: En quoi consiste le changement adopté par l'aviation américaine?

M. Davidson: Le changement adopté par l'aviation américaine, et approuvé tout récemment par les forces armées canadiennes, consiste en fait à soumettre les pilotes à l'examen médical tous les deux ans. Cet examen se compose d'un questionnaire, d'analyses sanguines de base, d'un examen médical préventif et d'une étude par le médecin. Il ne comprendra plus autant de tests très complets, parce que nous avons jugé qu'il n'était pas dans les meilleurs intérêts des pilotes et qu'ils n'aidaient pas beaucoup à dépister les maladies.

M. Blackburn: Tous les deux ans, donc.

M. Davidson: Oui, tous les deux ans, mais il y aura aussi autre chose. Il y aura un examen chaque année, mais il ne sera pas tout à fait aussi poussé. Encore une fois, si l'on décèle un problème, il y aura de toute évidence un suivi l'année suivante.

M. Blackburn: Vos exigences du point de vue médical sont-elles plus sévères que pour les pilotes civils?

M. Davidson: En général, oui.

M. Blackburn: Les pilotes civils ne sont soumis à l'examen médical qu'une fois par année. Est-ce exact?

M. Davidson: La fréquence de cet examen diffère selon leur rôle et selon le type d'avion qu'ils pilotent. Il y a des critères différents. . .

M. Blackburn: Mais ils sont examinés plus souvent?

M. Davidson: Non, pas plus souvent. Encore une fois, tout dépend du type d'avion qu'ils pilotent. Mais je ne sais pas grand-chose de la médecine aéronautique civile.

M. Blackburn: Est-ce qu'il y a des témoins qui sont au courant? Pourraient-ils informer le Comité?

Lgén Huddleston: Je pense que, en règle générale, ils obtiennent un brevet annuel et ils doivent se soumettre chaque année à l'examen médical.

M. Blackburn: Y a-t-il un examen psychologique? Je sais qu'il est dans une certaine mesure regrettable que l'on pose aujourd'hui ce type de questions sur nos meilleurs pilotes en leur absence, mais il me semble néanmoins nécessaire de les poser. Procédez-vous à des évaluations psychologiques régulières ou irrégulières de ces pilotes?

M. Davidson: Non, nous ne procédons pas à des évaluations psychologiques officielles des pilotes.

M. Blackburn: Leur est-il facile d'obtenir des séances de counselling psychologique?

[Text]

Dr. Davidson: Absolutely. They now have a flight surgeon assigned to the squadron, so each squadron in the Canadian Forces has a flight surgeon. It is his responsibility to support the operations of that squadron. If a medical problem occurs with the aircrew, it is a team-work approach. The primary responsibility is obviously on the pilot, but then secondarily on his squadron commander, the people who are also working with him. The support crews and the flight surgeons are all involved in making sure that man does not go up in the air unless he is fit to fly.

Mr. Blackburn: I know "flight surgeon" is somewhat anachronistic as a name, but is that "surgeon" trained in psychology?

Dr. Davidson: He has the basic medical MD, which entails some psychiatric and some psychological education, yes. He is trained on a flight surgeon course as a flight surgeon, where he gets some advanced training in aviation psychology.

Mr. Blackburn: Do the Canadian Forces have specialists in psychology to cope with specific problems that flight crews may have?

Dr. Davidson: We do not have a formal process by which we train our psychologists upon whom the Canadian Forces depends in aviation medicine topics, in aviation psychology. However, we have access to it through the States, if we require it.

Mr. Blackburn: Do you have access to civilian physicians or psychologists?

Dr. Davidson: Yes, absolutely. We certainly do, and we use them as well.

Mr. Blackburn: Is any stigma attached to a young chap who may have some temporary psychological problems? Does he feel restricted or restrained or embarrassed, does he feel this is going to impact negatively on his career, all of these things, which might prevent him from seeking psychological counselling?

Dr. Davidson: I think it is a changing attitude. I do not think I would be remiss to say that 10 years ago that may have been the case, but I think right now in the Canadian Forces there is a very good relationship between the flight surgeons and the aircrew they support.

Mr. Blackburn: Good. I want to get back to the safety record of the CF-18 with two pilots in it and with one. Colonel, you may not have the figures available at this point, but would it be possible to find the statistics to compare the safety of the CF-18 with two pilots to the safety record with just one pilot in it in relation to crashes, not just in the Canadian Forces but in all of those forces that use the CF-18?

LGen Huddleston: Mr. Blackburn, we can produce any statistic you like, although it might not be readily available if we have not been accustomed to maintaining that particular record over time.

Inasmuch as the aircraft is designed to do its job as a single-seater, one of the things one would have to take into consideration in developing the statistics is how we employ two-seat aircraft, for what purposes. By and large you would

[Translation]

M. Davidson: Absolument. On affecte maintenant un médecin aux escadrilles de sorte que chaque escadrille des forces armées canadiennes dispose d'un médecin. Il a pour mission de soutenir les opérations de l'escadrille. Si un problème médical se pose au sein de l'équipage, le travail se fait en équipe. La responsabilité première incombe au pilote, puis au commandant et à ceux qui le secondent. Les équipages de soutien et les médecins du personnel navigant veillent à ce qu'aucun homme ne vole s'il n'est pas apte à le faire.

M. Blackburn: Je sais que l'expression «médecin du personnel navigant» est un peu anachronique, mais ce «médecin» a-t-il reçu une formation en psychologie?

M. Davidson: Il est titulaire d'un doctorat en médecine, ce qui signifie qu'il a reçu une certaine formation en psychiatrie et en psychologie. Il a suivi un cours destiné aux médecins du personnel navigant qui comporte des notions assez poussées de psychologie aéronautique.

M. Blackburn: Les forces armées canadiennes disposent-elles de spécialistes en psychologie pour résoudre les problèmes particuliers que pourraient avoir les équipages?

M. Davidson: Nous n'avons pas de système officiel de formation pour les psychologues desservant les forces armées canadiennes en matière de médecine aéronautique, de psychologie aéronautique. Nous y avons cependant accès en ayant recours aux États, au besoin.

M. Blackburn: Pouvez-vous avoir recours à des médecins ou des psychologues civils?

M. Davidson: Absolument. C'est ce que nous faisons.

M. Blackburn: Que peut craindre un jeune gars qui aurait des problèmes psychologiques temporaires? A-t-il l'impression d'être limité, gêné, pense-t-il que cela aura des répercussions négatives sur sa carrière, etc., ce qui pourrait le pousser à éviter d'avoir recours au counselling psychologique?

M. Davidson: Je crois que les attitudes sont en train de changer. Je ne pense pas me tromper beaucoup en disant que c'était peut-être le cas il y a dix ans, mais j'estime qu'il y a à l'heure actuelle dans les forces armées canadiennes de très bonnes relations entre les médecins du personnel navigant et l'équipage qu'ils soutiennent.

M. Blackburn: Bien. J'aimerais revenir sur les chiffres concernant la sécurité des CF-18 biplaces par rapport aux monoplaces. Colonel, vous n'avez peut-être pas ces chiffres avec vous, mais vous serait-il possible de trouver des statistiques permettant de comparer la sécurité des CF-18 ayant deux pilotes à bord par rapport à ceux qui n'ont qu'un pilote pour ce qui est des accidents, non seulement pour les forces armées canadiennes mais pour toutes les armées qui utilisent les CF-18?

LGen Huddleston: Monsieur Blackburn, nous pouvons vous fournir toutes les statistiques que vous voulez, mais elles n'existent peut-être pas si nous n'avons pas l'habitude de consigner régulièrement ces données.

Dans la mesure où un appareil a été conçu comme un monospace, il faudrait notamment tenir compte, en mettant au point ces statistiques, des occasions d'emploi des biplaces. On constaterait en gros que le schéma d'utilisation des

[Texte]

find that the pattern of employment of the two-seater is significantly different from the pattern of the employment of the single-seater; that is, it is clearly used for the initial checkout of pilots. It is used for instrument flying, it is used very much in the instructional, very clearly disciplined, specific objectives training squadron, which is where the majority of our two-seaters are. My point is that you could develop those statistics, but your answers would simply lead you to more questions because there is not a direct comparison to the employment of the two types of aircraft.

Mr. Blackburn: Finally, do service personnel, specifically the CF-18 pilots we are talking about today, have any special exclusion from normal legal suits of a civil nature? For example, I understand that we are catching the American disease of taking every damn thing under the sun to court, particularly in civil actions.

• 1150

When a young man or woman joins the Canadian Forces, do they waive or are they excluded from the normal lawsuit procedure in civilian life? I am trying to determine if we can get pilots to tell this committee exactly what it is like up there, even those who have been involved in a crash or the loss of a plane, without their fearing that a lawsuit might be brought against them.

LGen Huddleston: I cannot speak to their fear, Mr. Blackburn. The public's fear of the consequences of this trend might lead one to believe that is the case. But that would be somewhat speculative because, to my knowledge, we have not had an example of that so far.

Colonel David talked about our accident investigation system and its excellent reputation. Because of the tendency for people to seek and exploit information, it is increasingly difficult to preserve that system. We look upon flight safety or accident investigation as having one aim—accident prevention—and we will go to any lengths to prevent accidents. We therefore need a system of investigation in which people know the purpose of the exercise is accident prevention, not the allocation of blame. That colours the process and it colours people's attitudes.

One is aware of the difficulties of maintaining that sort of system in the civilian sector because of the propensity to look at every accident as a lawsuit. We have managed to distance ourselves from that. I hope we will continue to do so, because the moment we do not we will stop finding out what causes accidents. We will get a lot more publicity, but we will find out much less about the cause of accidents. I hope we manage to distinguish between those two activities.

As for the liability of aircrews, I suppose that could be proven in court. By and large we have been fortunate in that the majority of activities involving us with non-aircrew in aircraft have been extremely safe activities. For example, our passenger airlift last lost a passenger. . .

[Traduction]

biplaces est nettement différent de celui des monoplaces; c'est-à-dire que le biplace est utilisé pour le contrôle de qualification des pilotes. On l'utilise pour le vol aux instruments; on l'utilise beaucoup pour l'instruction, pour la formation des escadrilles pour certaines missions spécialisées bien précises. C'est pour ces opérations qu'on utilise la majorité de nos biplaces. Je veux dire par là qu'il serait possible de réunir ces statistiques, mais les réponses susciteraient simplement de nouvelles questions car on ne peut pas comparer directement l'utilisation de ces deux types d'appareils.

M. Blackburn: Pour finir, le personnel militaire, et plus particulièrement les pilotes de CF-18 dont on parle aujourd'hui, sont-ils particulièrement exclus des recours juridiques ordinaires de nature civile? Par exemple, je crois savoir que nous sommes en train d'attraper la maladie américaine qui consiste à porter devant les tribunaux tout ce qui peut exister sous le soleil, surtout au civil.

Lorsqu'un jeune entre dans les Forces armées canadiennes, renonce-t-il à toute procédure judiciaire normale au civil ou en est-il exclu? J'essaie de savoir s'il est possible de demander aux pilotes de dire au comité exactement ce qu'ils ressentent là-haut, même ceux qui ont eu un accident ou ont perdu un appareil, sans craindre qu'on leur intente un procès.

Lgén Huddleston: Je ne peux pas parler de leurs craintes, monsieur Blackburn. La crainte du public à l'égard des conséquences de cette tendance pourrait nous porter à croire que tel est le cas. Mais ce serait plutôt hypothétique car, que je sache, nous n'en avons aucun exemple jusqu'ici.

Le colonel David vous a parlé de nos opérations d'enquêtes pour les accidents et de leur excellente réputation. Mais c'est un système qu'il est de plus en plus difficile de maintenir en raison de la tendance générale à rechercher et à exploiter l'information. Nous considérons que la sécurité en vol ou les enquêtes sur les accidents ont un seul but—la prévention des accidents—et nous ferons tout ce qui est en notre pouvoir pour éviter les accidents. Nous avons donc besoin d'un système d'enquête dont on sait que l'objectif est la prévention des accidents et non la recherche des responsabilités. C'est ce qui détermine le processus ainsi que l'attitude des gens.

On sais qu'il est difficile de maintenir un système semblable dans le secteur civil en raison de la tendance générale à considérer chaque accident comme un motif de procès. Nous avons essayé de nous démarquer de cette tendance. J'espère que nous continuerons à le faire, car dès que nous cesserons, nous ne pourrions plus trouver quelles sont les causes des accidents. Cela nous fera une plus grande publicité, mais nous en connaissons beaucoup moins sur la cause des accidents. J'espère que nous arriverons à faire la distinction entre ces deux types d'opérations.

Quant à la responsabilité des équipages, j'imagine que cela pourrait être prouvé en cour. Nous avons de façon générale de la chance car la majorité des activités auxquelles nous avons participé et pour lesquelles il n'y avait pas d'équipage dans l'appareil ont été des opérations sans danger. Par exemple, nous avons perdu un passager pour la dernière fois en assurant un pont aérien. . .

[Text]

Col David: I do not remember when.

LGen Huddleston: I do not know if our records even go back that far.

Col David: The Hercules operation is different from the—

Mr. Blackburn: I understand you lost a landing gear in North Carolina not long ago.

LGen Huddleston: That was just a demonstration for some politicians.

Some hon. members: Hear, hear.

Mr. Blackburn: We got the message.

LGen Huddleston: Much of our activity is conducted well away from populated areas, and that has perhaps relieved us of this. Obviously, in many accident cases the Crown admits liability for damage done by accidents, and our legal department is constantly engaged in discussions of compensation for damage caused by aircraft accidents such as the recent one in Germany. But aircrew themselves have not, to my knowledge, been subjected to civilian lawsuits.

We do have disciplinary processes where it is clear that aircrew have violated our own regulations, but we distinguish between disciplinary investigations and accident investigations. Fortunately, it is extremely rare that we find it necessary to follow an accident investigation with a disciplinary process, but that has happened on a few occasions.

• 1155

Mr. Blackburn: So these pilots who have survived crashes have not broken the rules.

LGen Huddleston: No, in general they have not broken the rules. If they have erred, it is in areas such as not following intelligent procedures for safety. But it is not normally a question of intentionally breaking rules.

Mr. Hicks: To get back to your final comment to Mr. Blackburn, where pilots have on occasion erred in split-second decision-making, would that be because of information overload, etc., in the very final seconds prior to missing an arrester cable or a crash?

LGen Huddleston: Clearly that is a possibility; but it is only one of many possibilities. What causes inattention, for example, could be many things. It could be preoccupation with a variety of issues rather than an inability to handle information. For example, if one is flying at a low level one should periodically look ahead. If one devotes too much of one's time to looking behind, that is hazardous. That is not information overload. That is just a poor distribution of time.

Mr. Hicks: Addressing specifically the crashes that have taken place to date, have your inquiries discovered any crashes that were drug related, alcohol related, or psychologically related?

Col David: With the CF-18, to my knowledge, none.

[Translation]

Col David: Je ne m'en souviens pas.

Lgén Huddleston: Je ne crois pas que nos données remontent si loin.

Col David: L'opération Hercule est différente de—

M. Blackburn: Je crois que vous avez perdu un train d'atterrissage il n'y a pas si longtemps en Caroline du Nord.

Lgén Huddleston: C'était un simple exercice de démonstration à l'intention de policiers.

Des voix: Bravo.

M. Blackburn: Nous vous avons compris.

Lgén Huddleston: La plupart de nos opérations se déroulent très loin des zones où la population est dense et c'est peut-être ce qui nous a évité ce type de problème. De toute manière, dans la plupart des accidents, la Couronne assume la responsabilité des dommages causés par les accidents et notre service juridique est en pourparlers constants au sujet du dédommagement accordé pour les dégâts causés par les accidents d'avion comme celui qui a eu lieu récemment en Allemagne. Mais les équipages eux-mêmes n'ont pas, à ma connaissance, été mis en cause dans des procès civils.

Nous avons des processus disciplinaires lorsqu'il est évident que l'équipage a violé notre propre règlement, mais nous faisons la distinction entre les enquêtes disciplinaires et les enquêtes pour accidents. Heureusement, il est très rare que l'enquête pour accident soit suivie d'un processus disciplinaire, mais cela est arrivé à quelques occasions.

M. Blackburn: Ainsi les pilotes qui ont survécu aux accidents n'ont pas violé le règlement.

Lgén Huddleston: Non, en général, ils ne l'ont pas fait. S'ils ont commis des erreurs, elles viennent de ce qu'ils n'ont pas pris des mesures intelligentes de sécurité. Mais ce n'est généralement pas un problème de violation intentionnelle du règlement.

M. Hicks: Pour en revenir à votre dernière réponse adressée à M. Blackburn, si les pilotes commettaient une erreur de décision pour une fraction de seconde, ce pourrait-il que ce soit en raison du trop grand nombre d'informations, etc, dans les toutes dernières secondes avant de manquer un brin d'arrêt ou avant un accident?

Lgén Huddleston: C'est effectivement une possibilité, mais c'en est une parmi tant d'autres. Il y a plusieurs choses qui pourraient être la cause d'un moment d'inattention. Ce pourrait être une inquiétude pour diverses questions plutôt que l'incapacité d'absorber l'information. Par exemple, lorsqu'on vole à basse altitude, il faut régulièrement regarder devant soi. Si on consacre trop de temps à regarder derrière, c'est dangereux. Il ne s'agit pas de surcharge d'information. C'est simplement une mauvaise utilisation du temps.

M. Hicks: Pour en venir plus précisément aux accidents qui ont eu lieu jusqu'ici, vos enquêtes ont-elles révélé qu'ils étaient dus à l'abus de drogues, d'alcool ou à des problèmes psychologiques?

Col David: Que je sache, ce n'est le cas pour aucun des accidents de CF-18.

[Texte]

Mr. Hicks: To what extent is staying with the aircraft or riding it into the ground, compared with the decision to eject, discussed in training procedures?

LGen Huddleston: That is a very fundamental question, Mr. Hicks. From the earliest moment of a pilot in our organization he is told he is more important than the aircraft he is flying.

Col David: To add to that and to be more specific, Mr. Hicks, I would be prepared to show the committee the record for ejection for the past five years, and it will substantiate strongly the education process and the systems in place which General Huddleston has inferred to you in his answer are on a continuous basis, and better than we have ever had.

Mr. Hicks: I am sure all members are very pleased to hear that. I was worried about the results of the fourth crash, where the two pilots ejected at 10,000 feet but the plane eventually recovered from its spin and might have been manoeuvrable again. I was worried about the effect of that report on pilots' deciding to eject.

LGen Huddleston: I think we consider that to be a success story, despite the fact that the taxpayer might not. Simply stated, we do have rules about the decision point for departure from an out-of-control aircraft. If you have not found a way to fix it by a certain altitude, given the very high descent rate typical of an aircraft in a spin, then you leave the airplane. What the airplane does after that is not an issue. It can be embarrassing to know that without your help the airplane recovered when with your help it was not able to do so. It can be embarrassing, but it is better to be alive and embarrassed than the other alternative.

• 1200

Mr. Hicks: Thank you very much.

Mr. Darling: General Huddleston, I noted your remarks regarding the 707 in South Carolina, because I happened to be one of those aboard. You mentioned that it was to give us a thrill. In my case, I did not know what in the devil was happening until I got to the door of the airplane and they told me to go down a slide. I looked around and saw all these emergency vehicles, and I wondered what the hell was going on. I guess where ignorance is bliss, 'tis folly to be wise. I just said it went with the territory as a Member of Parliament. I always think of some of my colleagues who get worried at times. I say there is one thing as Members of Parliament we have to learn, and that is that if there is anything or anyone that is expendable, it is Members of Parliament. I have managed to survive on that basis for close to 18 years.

General, I would like to know what is the cost of training a CF-18 pilot, give or take.

[Traduction]

M. Hicks: Quelle importance donne-t-on lors de la formation aux discussions relatives à la décision de rester dans l'avion, de rester à bord jusqu'à ce qu'il s'écrase, au lieu de prendre la décision de s'éjecter?

Lgén Huddleston: C'est une question tout à fait essentielle, monsieur Hicks. Dès qu'un pilote entre chez nous, on lui dit qu'il est plus important que l'avion qu'il pilote.

Col David: J'ajouterais pour être plus précis, monsieur Hicks, que je serais prêt à montrer au comité les chiffres concernant les éjections au cours des cinq dernières années, car ils vont constituer une preuve irréfutable de notre instruction et des systèmes en place qu'a mentionnés le lieutenant-général Huddleston dans la réponse qu'il vous a adressée. Il s'agit de processus permanents et ce sont les meilleurs que nous ayons jamais eu.

M. Hicks: Je suis sûr que les membres du comité seront très heureux de l'entendre. Je suis un peu inquiet des conséquences du quatrième accident au cours duquel les deux pilotes se sont éjectés à 10,000 pieds d'altitude et l'avion a fini par sortir pour finir de sa vrille, ce qui implique qu'on aurait pu le manoeuvrer à nouveau. Je m'inquiète de l'effet de ce rapport sur la décision de s'éjecter du pilote.

Lgén Huddleston: Nous estimons que cette histoire s'est bien terminée, même si ce n'est pas le cas des contribuables. Pour dire simplement les choses, nous avons des règles concernant le moment de la décision de quitter un appareil dont on a plus le contrôle. Si vous ne l'avez pas repris en main d'une manière ou d'une autre à une certaine altitude, étant donné la très grande vitesse à laquelle un avion pris dans une vrille chute généralement, vous devez quitter l'avion. Peu importe ce que devient ensuite l'appareil. C'est peut-être gênant de savoir que l'avion est sortie de la vrille sans votre aide alors qu'il ne l'a pas fait lorsque vous étiez aux commandes. C'est peut-être gênant, mais mieux vaut être vivant et gêné que d'être victime de l'autre possibilité.

M. Hicks: Merci beaucoup.

M. Darling: Mon général, j'ai retenu vos remarques concernant le 707 en Caroline du Sud car il se trouve que j'étais l'un des passagers transportés. Vous avez dit que l'incident aurait dû nous procurer des sensations. Dans mon cas, je n'avais pas la moindre idée de ce qui se passait jusqu'à ce que j'arrive à la porte de l'avion et qu'on me dise de descendre par le long de la glissoire d'évacuation. J'ai regardé autour de moi et en voyant tous ces véhicules de secours, je me suis demandé ce qui pouvait bien se passer. J'imagine qu'il vaut mieux ne pas trop chercher à savoir. Cela va avec le travail de député. Je pense toujours à certains de mes collègues qui s'inquiètent parfois. Je sais qu'il y a une chose que nous devons apprendre en tant que députés, c'est que s'il y a des gens qui sont bien remplaçables, ce sont les députés. J'ai réussi à résister comme ça pendant près de 18 ans.

Mon général, j'aimerais savoir à combien revient la formation d'un pilote de CF-18, à peu près.

[Text]

Col David: It depends on what level you are talking about. Are you talking about from the time you walk in the door until you are a combat-ready pilot at an operational squadron? The figures vary, depending on whether you take an individual off an F-5 and start him on the F-18. So where would you like me to start?

Mr. Darling: I am talking about when he goes on the F-18. I have had constituents who have been pilots and who have been on F-18s. They wanted to get out of the RCAF, and of course it is a tough thing when you are an F-18 pilot and there has been so much money invested in you to just say goodbye, John, and away you go. They have a commitment that they have to fulfil for so many years. So I am just wondering what the figure would be for an experienced F-18 pilot.

Col David: I could give you a ballpark figure from entry to wing standard, to the advanced flying training, to the graduation of the CF-18 pilot. The basic figure, as of last year, for establishing wings status was in excess of \$200,000 but less than \$240,000. From there, to graduate as a combat-ready CF-18 pilot, you are looking at another \$2 million approximately, when you consider the other year and a half through the F-5 program and through the CF-18 program.

Mr. Darling: General, you have all had tremendous experience, but of the four of you, I think you stated two were long-experienced F-18 pilots.

LGen Huddleston: No. I said that two of us had spent our lives as fighter pilots, not F-18 pilots.

Mr. Darling: All right. That is pretty good. Who are they?

LGen Huddleston: That is Colonel David and myself.

Mr. Darling: You both have experience with the F-18 too.

LGen Huddleston: Neither of us has served on an F-18 unit. We have both flown the airplane on numerous occasions, but neither of us has ever been a qualified F-18 pilot. If you look at the colour of our hair, you may begin to understand why.

Mr. Darling: I see. As long experienced pilots and senior officers, you two have great confidence in the F-18. At least, I am asking you, General, and then I will ask Colonel David.

LGen Huddleston: Certainly, without question. I was the commander of our air group in Germany as we transitioned from the F-104 to the F-18, and during that introductory period, which is often considered to be the most hazardous in the life of an aircraft inasmuch as there are a lot of things one still has to learn about it, I believe we lost one aircraft in the first three years—

[Translation]

Col David: Cela dépend du niveau où l'on se place. Voulez-vous parler du moment où l'apprenti pilote franchit nos portes jusqu'à ce qu'il devienne un pilote prêt au combat au sein d'une escadrille opérationnelle? Les chiffres sont différents si l'on prend un pilote d'un F-5 pour le mettre sur un CF-18. Où voudriez-vous donc que je commence?

M. Darling: Je veux parler du moment où un pilote est orienté vers les CF-18. Certains de mes électeurs ont été pilotes et ont été aux commandes de CF-18. Ils voulaient quitter l'Armée de l'air canadienne, mais c'est une chose difficile lorsqu'on est pilote de CF-18 et que l'on a tellement investi pour vous former de dire qu'on s'en va. Ils s'engagent à servir pendant un certain nombre d'années. Je me demande donc quel serait le chiffre pour un pilote de CF-18 expérimenté?

Col David: Je pourrais vous donner un chiffre global à partir de l'entrée dans l'armée jusqu'au moment où l'intéressé est apte à voler, jusqu'au moment où il suit un cours de pilotage de perfectionnement, jusqu'au moment où il devient un pilote de CF-18 qualifié. Le chiffre de base, l'année dernière, au moment où l'on est apte à voler, se situe entre 200,000\$ et 240,000\$. A partir de là, pour devenir un pilote de CF-18 prêt pour le combat, il faut ajouter environ 2 millions de dollars, si l'on tient compte des 18 mois consacrés à la formation pour piloter le F-5 et le CF-18.

M. Darling: Mon général, vous avez tous une très grande expérience, mais parmi vous quatre, je crois que vous avez indiqué que deux d'entre vous étaient des pilotes de CF-18 ayant une longue expérience.

Lgén Huddleston: Non. J'ai dit que deux d'entre nous avaient passé leur vie dans l'aviation de chasse, mais pas à piloter des CF-18.

M. Darling: Très bien. Mais qui sont-ils?

Lgén Huddleston: Il s'agit du colonel David et de moi-même.

M. Darling: Vous avez donc aussi tous les deux l'expérience des CF-18.

Lgén Huddleston: Nous n'avons ni l'un ni l'autre servi dans une unité de CF-18. Nous avons tous deux piloté cet appareil à de nombreuses occasions, mais ni l'un ni l'autre n'a jamais été un pilote de CF-18 qualifié. En regardant la couleur de nos cheveux, vous commencerez à comprendre pourquoi.

M. Darling: Je vois. En tant que pilotes ayant une longue expérience et en tant qu'officiers supérieurs, vous avez tous deux une grande confiance dans les CF-18. Je vous pose tout d'abord la question à vous, général, et je la poserai ensuite au colonel David.

Lgén Huddleston: Sans aucun doute. J'ai été commandant de notre unité aérienne en Allemagne au moment où nous sommes passés des F-104 au CF-18 et pendant cette période d'initiation, qui est souvent considérée comme la plus dangereuse de la durée de vie d'un avion dans la mesure où il nous reste encore beaucoup de choses à apprendre sur l'appareil, je crois que nous avons perdu un seul avion au cours des trois premières années. . .

Col David: Yes, something like that.

Col David: Oui, je crois que c'est à peu près ça.

[Texte]

LGen Huddleston: —which says a great deal for the ease of transition to that airplane. From my own observation—that is, observing its introduction to the European theatre—it was a quantum leap forward in safety and in operational effectiveness. And certainly the F-18 operators I have been associated with over the years, to a man—or to a woman nowadays—speak of the aircraft with nothing but the highest praise.

Col David: My background is primarily in the CF-104 Starfighter, and I have more experience in that airplane on record than any other Canadian fighter pilot. So I think I can speak with some credibility when I talk about the old days and the types of operations we had and how we were employed to serve the mission that we were supposed to be doing.

For example, as a young flying officer with relatively little experience, I was employed in the NATO role in West Germany in the strike role. That involved low-level, all-weather capability, day and night, to 500 feet above ground, in an aircraft with a first-generation radar system with no radar altimeter, with an old density altimeter. It was a tough task, and we lost many of our people—and many of my friends, quite frankly—achieving this mission. For example, in the history of the Starfighter we lost 20 aircraft over its life per 100,000 flying hours.

When I come back today, having had the opportunity to fly in the F-18, the F-15, the F-16, and the Tornado aircraft in the last few years, I must say that the CF-18 is head and shoulders above any other aircraft I have flown. All I can say is that I wish I was not a generation too late because I would love to have had that airplane to do the role I was assigned to do back in the 1960s and 1970s. It is a fine airplane, unequivocally an outstanding platform for a fighter pilot to do the missions we have, and it is a safe airplane.

Mr. Darling: Did you have any really close calls so that you are here by the grace of God, or somebody?

Col David: I would not like to talk for any length on war stories, but the answer to that is yes, some very, very close calls in the Starfighter: missing the ground; I have had compressor stalls, flame-outs and, I would say, some good management and also some good luck in being able to be here today. So the bottom line is yes.

Mr. Darling: How about you, General?

LGen Huddleston: I also flew the F-104 from my earliest operational days in the mid-1960s, ultimately, once more, with other aircraft in between, until we delivered our 104s to the Turkish air force. Our last aircraft went to the Turkish air force in 1986.

I have always found being engaged in fighter aviation, to a large degree at low level, in Europe or in Canada, very challenging. I think inevitably one scares oneself from time to time, but I have had the good fortune, courtesy of people like

[Traduction]

Lgén Huddleston: ...ce qui montre qu'il est très facile de passer à cet avion. D'après mes propres observations—c'est-à-dire en observant l'arrivée de l'appareil sur le théâtre européen—il constituait un énorme pas en avant pour ce qui est de la sécurité et de l'efficacité opérationnelle. Et je dois dire que tous les pilotes de CF-18 que j'ai rencontré au cours des années, il n'y a pas un seul homme—et pas une seule femme maintenant—qui n'ait tenu des propos très louangeurs à l'égard de cet appareil.

Col David: J'ai surtout l'expérience du CF-104 Starfighter et je suis sans doute le pilote de chasse canadien qui est reconnu pour avoir le plus piloté cet avion. Je pense donc avoir une certaine crédibilité lorsque je parle de l'ancien temps, du type d'opérations que nous menions et de la façon dont on nous employait pour remplir la mission que nous étions censés accomplir.

Par exemple, en tant que jeune officier pilote ayant relativement peu d'expérience, j'ai servi à l'OTAN en Allemagne de l'Ouest dans le détachement. Il fallait voler à basse altitude, par tout temps, jour et nuit, à 500 pieds au-dessus du sol, dans un avion possédant un système de radar de la première génération sans altimètre radioélectrique, mais avec un ancien altimètre à densité. C'était une tâche difficile et nous avons perdu beaucoup de gens—bon nombre de mes amis, je dois le dire franchement—en accomplissant cette mission. Par exemple, dans l'histoire du Starfighter, nous avons perdu 20 appareils pendant la période d'utilisation pour 100,000 heures de vol.

Lorsque je reviens à l'époque actuelle, ayant eu la possibilité de voler sur des CF-18, des F-15, des F-16 et, ces dernières années, des Tornados, je dois dire que le CF-18 dépasse de beaucoup tous les autres avions que j'ai pilotés. Je peux dire que j'aurais aimé ne pas avoir une génération de retard car j'aurais adoré remplir la mission qui m'avait été confiée dans les années 60 et 70 avec cet appareil. C'est un excellent avion, c'est sans aucun doute un instrument extraordinaire pour un pilote de chasse, étant donné les missions qui lui sont confiées, et c'est un avion sûr.

M. Darling: Estimez-vous que vous l'avez échappé belle quelques fois et pensez-vous être ici par la grâce de Dieu ou de quelqu'un d'autre?

Col David: Je ne veux pas m'étendre sur les histoires de guerre, mais je dois dire qu'il s'en est fallu de bien peu à plusieurs reprises à bord des Starfighter: atterrissage manqué, calage de compresseur, extinction et j'ajouterais la chance qui me permet d'être ici aujourd'hui. Ma réponse est donc affirmative.

M. Darling: Et vous, mon Général?

Lgén Huddleston: J'ai aussi volé sur des F-104 depuis mes débuts dans les opérations vers le milieu des années 60, puis par la suite, une fois encore, sur d'autres avions dans l'intervalle, jusqu'à ce que nous livrions nos 104 à l'Armée de l'air turque. Notre dernier appareil est allé à l'aviation turque en 1986.

J'ai toujours trouvé que l'aviation de chasse, et dans une grande mesure le vol à basse altitude, en Europe ou au Canada, comme une chose très stimulante. Il arrive inévitablement que nous nous fassions peur de temps à autre,

[Text]

General Ramsbottom here, of never having a serious technical problem with the F-104. So I also regard that aircraft with a great deal of fondness, as I know Colonel David does too. Indeed, that aircraft, despite its reputation, was regarded by its pilots in its time as the finest airplane around, and those who flew it were the envy of those who did not.

• 1210

Le vice-président: Je voudrais remercier les témoins pour cette première séance. Cela a été intéressant.

Pour la séance de cet après-midi, nous aurons notre appareil audiovisuel. Nous pourrions regarder un petit film d'une quinzaine de minutes qui va peut-être nous permettre de mieux comprendre ce qu'est le CF-18. Nous aurons aussi la possibilité de voir quelques diapositives qui ont été préparées par le colonel David.

Nous aurons aussi l'occasion d'interroger deux anciens pilotes de CF-18, et nous pourrions également aborder la question de l'entretien de ces avions. Le général Ramsbottom pourra participer un peu plus que ce matin. Ce matin, vous n'avez pas été très occupé, mais j'ai l'impression que cet après-midi, ce sera votre tour, mon général.

La séance de 15h30 aura lieu à la salle 209 de l'Édifice de l'Ouest.

La séance est levée.

AFTERNOON SITTING

• 1532

Le vice-président: À l'ordre!

Nous reprenons les travaux que nous avons commencés ce matin. Nous nous excusons, messieurs, des petits retards techniques de ce début de réunion.

Nous allons débiter par une présentation audiovisuelle qui sera commentée par le ministère. Elle sera suivie de quelques exposés et commentaires du Colonel David. Ensuite, nous entendrons deux ex-pilotes de CF-18, qui oeuvrent maintenant dans un autre domaine, pendant environ une heure. Après cela, nous reprendrons notre discussion avec les quatre officiels du ministère, en ce qui regarde particulièrement la question de l'entretien des CF-18.

Je crois savoir que le brigadier-général Ramsbottom doit reprendre l'avion vers 10 heures ce soir et les membres du Comité doivent se déplacer pour un vote, à 19 heures. Je ne sais pas, si l'on pourrait lever la séance à ce moment-là. Les membres du Comité voudraient peut-être entendre, vers 21 heures ou vers 20h30, d'autres témoins. Toutefois, c'est assez tard pour commencer à entendre des témoins. Oui, monsieur Mifflin.

• 1535

Mr. Mifflin: Mr. Chairman, if I may make a proposal, I think we should proceed on the basis that we will continue until roughly 7 p.m., or earlier if you want, and see where we stand at that time. Certainly I am quite prepared to come back, because this is the one day of availability we all have for a quorum. Speaking for myself, I would be quite happy to go through until we finish what we have to do today.

[Translation]

mais j'ai eu la chance, grâce à des gens comme le Général Ramsbottom qui est ici, de ne jamais avoir de graves problèmes techniques avec les F-104. J'ai donc aussi une grande affection pour cet appareil, comme le Colonel David. En effet, cet avion, malgré sa réputation, était considéré par ses pilotes à son époque comme le plus bel avion qui existait, et ceux qui en prenaient les commandes faisaient l'envie de ceux qui ne le pilotaient pas.

The Vice-Chairman: I want to thank our witnesses for this first session, which was very interesting.

When we meet again this afternoon, we will have an audio-visual presentation. We will be watching a short film about 15 minutes long which will enable us to better understand what the CF-18 is all about. We will also see a few slides which were prepared by Colonel David.

We will be able to put questions to two former CF-18 pilots, and we will also be able to deal with the maintenance of the aircraft. General Ramsbottom will probably have more opportunity than this morning to take part in the discussion. You have not had much to do this morning, but I feel that you will have your turn this afternoon, General.

The meeting is scheduled at 3:30 p.m. in room 209, West Block.

The meeting is adjourned.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

The Vice-Chairman: Order, please!

We will start where we left off this morning. I hope you will excuse us for the technical problems we have had at the start of this meeting.

We will start with an audio-visual presentation with comments from the Department. It will be followed by a presentation and comments by Colonel David. Then, we will hear two former pilots of the CF-18, who now work in another field. This will take about one hour. After that, we will resume our discussion with the three representatives of the Department, in particular about the maintenance of the CF-18.

I understand Brigadier-General Ramsbottom has a plane to catch around 10:00 p.m. tonight and the members of the Committee will have to go and vote around 7:00 p.m. We might adjourn the meeting at that time. The members of the Committee might wish to hear more witnesses around 9:00 p.m. or 8:30 p.m. On the other hand, that is kind of late to start hearing witnesses. Yes, Mr. Mifflin.

M. Mifflin: Monsieur le président, je voudrais faire une proposition. Je pense que nous devrions continuer jusqu'à 18h00 environ, ou un peu avant si vous préférez, et voir où nous en sommes à ce moment. Je suis tout à fait disposé à revenir, parce que c'est la seule journée où nous serions tous disponibles pour avoir le quorum. Pour ma part, je serais très heureux d'aller jusqu'au bout de ce que nous avons à faire aujourd'hui.

[Texte]

Le vice-président: D'accord. L'option est ouverte et on verra cela à la fin de la première session. Nous commençons par le vidéo, si vous voulez bien. On continuera immédiatement après avec l'exposé du colonel David et son explication, toujours si vous êtes d'accord.

[Video Presentation]

• 1550

Le vice-président: Je vous remercie. Je crois que le vidéo nous a permis de mieux comprendre ce qu'est le CF-18, de voir sa complexité, et de deviner l'adresse qu'il faut aux pilotes pour garder ces avions dans les airs.

Colonel David.

• 1555

Col David: Monsieur le président,

as the director of flight safety, I must say this is the first time I have had an opportunity to see this film you have all seen today. I can say unequivocally that in my travels to all the air force operations, the message conveyed by the pilots in this film is certainly conveyed to me by them. They are proud of it, and they believe it is one of the best airplanes to do the mission with.

My purpose is to quickly go over some of the points we talked about this morning and to point out the attrition rate, how we came about it for the F-18, and compare it with some other generations of aircraft we have used over the past 35 years, and also compare our aircraft in a more confined area where it is working with other fighter aircraft in a similar role on a similar mission on the same day in basically the same airspace. Hopefully, that will give you a better overview of this aircraft, what it has been doing, what it is doing, and hopefully what we are looking at, where it might be in the future, despite the current situation.

I think this slide is self-explanatory. The red shows the actual CF-18 attrition as of January 1 this year. Of course, to date, as of April it is 7.0. The green depicts what the forecast was in the CF-18's implementation days—7.1 per 100,000 hours. So on the green you can see what we were looking at, going to 5.6 and then 3.85, and these are the figures you have heard explained to infinity for the service life of the airplane.

How you come up with those attrition rates and how they were planned for in the case of the F-18 entails a very extensive review and study. It took into consideration the advances in technology, the type of operations we would be looking at and the prudent operations of today, based on lessons learned from our past experiences. I believe the effort to place the attrition predictions low, as you are going to see, in comparison to other aircraft reflects the confidence that both we and those who plan for the implementation of this aircraft have had in the aircraft.

I showed you those rates, but sometimes rates confuse people, so I have broken it out into exact numbers for years we expected with the CF-18 to the turn of the century. We anticipated that by 1990 to have "attritted" 13 airplanes.

[Traduction]

The Vice-Chairman: I agree. This option is opened to us and we will see about that after the first session. Let us start by the video, please. We will then go on, immediately after, with the presentation of Colonel David and his explanations. Again, if you all agree.

[Présentation vidéo]

The Vice-Chairman: Thank you. I think with this video we understand better what is the CF-18. we could see its complexity and realize the skills those pilots must have to keep these planes flying.

Colonel David.

Col David: Mr. Chairman,

en tant que directeur de la sécurité des vols, je dois dire que c'est la première fois que j'ai l'occasion de voir le film que vous avez tous vu aujourd'hui. Je puis affirmer que le message que transmettent les pilotes que l'on voit dans ce film est identique à celui qu'ils m'ont transmis au cours des visites que j'ai effectuées dans toutes les bases aériennes. Ils sont fiers de l'avion et ils croient que c'est un des meilleurs aéronefs qui existent.

Je voudrais revenir sur certains aspects dont nous avons parlé ce matin et aborder la question du taux d'attrition, comment nous l'avons calculé pour le F-18 et comment il se compare avec les autres générations d'aéronefs que nous avons utilisés au cours de ces 35 dernières années et pour également comparer notre aéronef dans son domaine d'action avec d'autres chasseurs qui jouent des rôles semblables dans le cas de missions semblables, la même journée, dans le même espace aérien ou à peu près. J'espère que cela vous donnera une idée plus complète de cet aéronef, de sa performance passée et présente et, je l'espère, de ce qu'il pourra être à l'avenir, malgré la situation actuelle.

Je pense que ce transparent ne nécessite pas d'explications. Le rouge montre le taux réel d'attrition du CF-18 au 1^{er} janvier de cette année. Bien entendu, aujourd'hui, en avril, il est de 7,0. Le vert représente les prévisions qu'on avait faites au début de la mise en place du CF-18—7,1 par 100,000 heures. Le vert vous permet de voir que nous envisagions un taux de 5,6 qui passait à 3,85 et ce sont là les chiffres dont on vous a parlé et qui ont été projetés sur la durée de la vie utile de l'aéronef.

Comment se calcule ces taux d'attrition et comment ils ont été prévus dans le cas du F-18 exigerait une étude très détaillée. Cela tenait compte des progrès technologiques, du genre d'opérations qui seraient effectuées et de la prudence dans les opérations dont nous faisons preuve aujourd'hui, en fonction des leçons que nous avons apprises grâce à nos expériences antérieures. Je pense que le fait d'avoir prévu un taux d'attrition très bas, comme vous allez le voir, par rapport aux autres aéronefs, reflète la confiance que nous avons, tout comme les personnes chargées de la mise en service de l'aéronef, dans ce dernier.

Je vous ai montré ces taux, mais il arrive que les taux reproduisent une certaine confusion. C'est pourquoi je les ai exprimés en nombres entiers d'années de service du CF-18 jusqu'à la fin du siècle. Nous avions prévu qu'en 1990, nous

[Text]

This is the base now, corrected for the delay in the implementation of the F-18. It did not come on as originally scheduled, for a number of reasons, which I am sure most of you are aware of. You can see that this reflects from here on at 3.85 per 100,000 hours of flying attrition rate, out to the year 1999. It is based on a projection of approximately 40,000 hours of flying per year.

Where are we today? As you know, these are the numbers of aircraft we have lost as of this past week—12 aircraft. Where does that look on this projection? It suggests that perhaps before the end of the year there is a possibility of the loss of another airplane. At the beginning of this year we were away ahead, and I was making comments to that effect, as I mentioned today, and we have had a major setback in the last couple of months.

To talk about how inexact the science is but how we have come up with, I think, reasonable figures based on the technology and the capability and the employment of the airplane, here is an example of what the United States Navy used for the last two years. The United States Navy forecast loss figures for each type of aircraft in 1990: the F-14, the T-4, the F-18, the A-4, and the A-7. They were bang on with the F-14. In the case of the T-4, they were out a bit. In the case of the F-18, they forecast 4 and lost 6. So what you may or may not lose is not an exact science.

• 1600

Let us take a look at previous generations of aircraft and attrition rates we have had. The F-86 Sabre figures are based on 100,000 flying hours. There has been quite an improvement over our first-generation capability. Keep in mind this aircraft was being employed primarily in the air defence role. We have come a long way in the safety business, and technological improvements have also helped us with the case of the F-18.

The CF-100 was a twin-engine, two-seat airplane, used primarily in air defence. The best we ever achieved over the whole life of that airplane was 14 aircraft per 100,000 hours of flying. Let us take a look at the CF-101. At the end of the life of the CF-101, we ended up with 6.2 per 100,000 hours. We had relatively low attrition rates in the first few years because of the more benign type of operation in implementing it. Also, that aircraft was employed in an air defence role with a nuclear missile capability, which is considerably more structured than the program we are involved in today.

Let us look at the CF-104. It had primarily an air-to-ground role with NATO, as well as in-strike and reconnaissance duties. In its life the best we ever achieved was 20 aircraft per 100,000 hours of flying. With our trainer and our advanced lead-in fighter today, the CF-5, as of January this year, there have been 7.4 aircraft losses per 100,000 hours of flying.

[Translation]

aurions perdu treize aéronefs. C'est le chiffre de base actuel, qui a été corrigé pour le retard qu'a connu la mise en service du F-18. Il n'est pas entré en service comme prévu à l'origine, et ce pour un certain nombre de raisons, que la plupart d'entre vous connaissent. Vous pouvez constater que ces répercussion se font sentir avec un taux d'attrition de 3,85 par 100,000 heures de vol, jusqu'à l'année 1999. Cela se base sur une prévision d'environ 40,000 heures de vol par année.

Où en sommes-nous aujourd'hui? Comme vous le savez, ces chiffres représentent le nombre des aéronefs que nous avons perdus jusqu'à la semaine dernière—12 aéronefs. Que cela veut-il dire pour nos prévisions? Cela laisse entrevoir la possibilité de perdre un autre aéronef avant la fin de l'année. Au début de l'année nous étions très en avance et j'ai fait des commentaires en ce sens, comme je le dis aujourd'hui, et nous avons subi un revers important ces derniers mois.

Je voudrais vous montrer qu'il s'agit d'une science inexacte mais que nous avons réussi à obtenir, je pense, des chiffres raisonnables en tenant compte de la technologie, des capacités et de l'utilisation de l'aéronef en vous donnant un exemple de ce que fait la marine des États-Unis depuis deux ans. La marine américaine établit des prévisions pour les pertes relatives à chaque type d'aéronef pour 1990: F-14, T-4, F-18, A-4 et A-7. Leurs prévisions étaient exactes pour le F-14. Pour le T-4, ils se sont trompés un peu. Dans le cas du F-18, ils ont prévu quatre et en ont perdu six. Ce qui vous montre que la prévision des pertes n'est pas une science exacte.

Examinons maintenant les autres générations d'aéronefs et les taux d'attrition que nous avons constatés. Les chiffres relatifs au Sabre F-86 sont calculés sur une base de 100,000 heures de vol. Nous avons enregistré des progrès importants par rapport à ce qui se passait pour les avions de la première génération. Il ne faut pas non plus oublier que cet aéronef était principalement utilisé pour la défense aérienne. Nous avons fait beaucoup de progrès pour ce qui est de la sécurité et les découvertes technologiques nous ont également aidés pour ce qui est du F-18.

Le CF-100 était un bimoteur à deux places, principalement utilisé pour la défense aérienne. Le meilleur taux que nous ayons atteint pendant toute la durée d'utilisation de l'aéronef a été de 14 aéronefs par 100,000 heures de vol. Examinons maintenant le CF-101. À la fin de la vie utile du CF-101, nous avons enregistré un taux de 6,2 par 100,000 heures. Nous avons eu un taux d'attrition relativement faible au cours des premières années en raison de la nature des opérations pour lesquelles nous l'avons utilisé. En outre, cet aéronef était employé dans un rôle de défense aérienne avec une capacité nucléaire, ce qui est un rôle beaucoup plus structuré que le programme que nous appliquons maintenant.

Examinons le CF-104. Avec l'OTAN, il était surtout utilisé pour des missions air-sol, ainsi que de missions d'interception et de reconnaissance. Le meilleur résultat que nous ayons enregistré avec cet avion a été de 20 aéronefs par 100,000 heures de vol. Avec notre avion de chasse perfectionné utilisé pour la formation, le CF-5, nous avons compté, jusqu'en janvier de cette année, 7,4 pertes par 100,000 heures de vol.

[Texte]

These figures represent the Canadian aircraft we have used throughout the years. I think the F-18 compares very favourably in terms of attrition.

Our fighter aircraft write-offs for the past 10 years are based on 10,000 hours of flying. There was a downturn in the transition from the 104 and 101 to the F-18, and then an upswing with more F-18 flying as we became fully operational with that aircraft.

Last year we flew approximately 46,000 flying hours with our fighter aircraft. In 1989 we flew 48,000 and we had a 2.1 attrition rate per 100,000 hours. That represented the best year in the history of the Royal Canadian Air Force and the Canadian Forces. We never, ever had a success like that in fighter aviation. Also, in bringing the F-18 on line from 1984 on, we have had a quantum improvement in our overall fighter attrition rates. This sends another kind message for the F-18 from a pure flight safety analysis.

• 1605

How have we been doing in comparison to other aircraft and other air forces? I had the enviable chance last year—and I guess I got voted again for the next session—to be the chairman of the NATO flight safety working group; in other words, representing Canada at the every-two-years meeting. I gave a presentation there based on attrition rates of the NATO air forces, and we did the study, obviously for last July, from January 1, 1987, to January 1989. This is based on 100,000 hours of flying and the attrition rates of each country so represented.

You will note that Canada at the time had the lowest, 2.27. In actual fact, as of January this year it was 1.5 in that theatre. It is currently, with the misfortune of that mid-air collision, two aircraft in one mission, at 4.7; but it is still considerably better than these.

The point I would like to make is that when I gave this presentation in front of my colleagues I did not have any queries coming back to me suggesting that these rates were out of order. In other words, I would suggest that they were reasonably accurate or at least less than perhaps what the figures were. One thing we know for certain: that Canadian figures are dead accurate.

I will leave that, and I would like to show you one other point here. What I did as well at that time was transpose on top flying hours per combat-ready pilot on the combat-ready squadrons. Now, please understand that these rates are for tactical fighters performing in the same theatre, experiencing the same weather, basically doing the same diverse missions. So we are not mixing apples and oranges, like comparing whether we are operating in the north of Canada or in southern California, etc. We are basically all there with a mixture of different types of fighter aircraft, so we have a fairly good common denominator to look at this.

[Traduction]

Ces chiffres concernent les aéronefs canadiens que nous avons utilisés au cours des années. Je pense que le F-18 soutient fort bien la comparaison pour ce qui est du taux d'attrition.

Les pertes d'avions de chasse sont calculées depuis 10 ans sur une base de 10,000 heures de vol. Il y a un fléchissement lorsque nous sommes passés du 104 et du 101 au F-18 et ensuite une remontée à mesure que le nombre des F-18 utilisés augmentait et que la gamme des opérations s'élargissait.

L'année dernière, nous avons enregistré environ 46,000 heures de vol avec notre chasseur. En 1989, nous avons volé pendant 48,000 heures et obtenu un taux d'attrition de 2,1 par 100,000 heures. Cela a été la meilleure année de l'histoire de l'Aviation royale canadienne et des Forces canadiennes. Nous n'avions jamais eu jusque là un tel succès avec un chasseur. De plus, avec l'entrée en service du F-18 à partir de 1984, nous avons connu des progrès considérables pour ce qui est du taux global d'attrition des chasseurs. Cela donne un son de cloche tout à fait différent pour le F-18 pour ce qui est de la sécurité des vols.

Comment ces résultats se comparent-ils avec ceux des autres aéronefs et des autres forces aériennes? J'ai eu le sort enviable l'année dernière—et je pense que ça va se répéter—de présider le groupe de travail de la sécurité aérienne de l'OTAN. En d'autres termes, je représente le Canada à ces réunions qui ont lieu tous les deux ans. J'ai présenté un exposé sur les taux d'attrition des forces aériennes de l'OTAN et nous avons fait une étude qui portait sur la période allant du 1^{er} janvier 1987 à janvier 1989. Cette étude se basait sur des taux d'attrition de chacun des pays, calculé sur la base de 100,000 heures de vol.

Vous noterez que le Canada avait à l'époque le taux le plus faible, 2,27. En fait, en janvier de cette année, ce taux était de 1,5 dans ce contexte. Avec cette malheureuse collision en vol, qui a occasionné la perte de deux aéronefs en une seule mission, ce taux est à l'heure actuelle de 4,7; mais il est malgré tout bien meilleur que les autres.

Je voudrais vous souligner le fait que, lorsque j'ai présenté ces exposés devant mes collègues, personne n'a laissé entendre que ces taux étaient inexacts. En d'autres termes, je voudrais vous indiquer que ces taux sont raisonnablement précis ou du moins inférieur au chiffre mentionné. Il y a cependant une chose de certaine: les chiffres canadiens sont extrêmement précis.

Je voudrais passer à un autre commentaire. Je me suis également attaché à cette époque à transposer ces chiffres en heures de vol par pilote en ordre de combat faisant partie d'escadron en ordre de combat. Il faut bien comprendre maintenant que ces taux concernent des chasseurs tactiques qui exécutent des missions comparables, dans des régions comparables avec des conditions climatiques identiques. Nous ne sommes donc pas en train de mélanger des pommes et des oranges, comme si nous comparions des opérations ayant lieu dans le nord du Canada ou le sud de la Californie, etc. Nous avons tous la même diversité de chasseurs, ce qui nous donne un dénominateur commun très acceptable.

[Text]

When we took a look at what our colleagues were sustaining per pilot per combat-ready squadron, the Canadian flying rate was around 240 hours. In fact, in our TacEval figures for the previous year not one squadron was below 240. The three squadrons over there were 240 up to 250 per combat-ready pilot. You can see in the other NATO countries slightly less per combat-ready pilot.

So what does this message tell you? At the time, I said to my colleagues that it sends a very strong message: if you cut back on training and operational maintenance and support, you pay more dearly down here for more aircraft and much greater losses. I think that was a fairly powerful message; it was applauded, and I had many call-backs on that and that discussion. It is a testimony in times of very strict fiscal constraints to the efforts that people, in this room certainly, have made to ensure that we get those resources to do that training, etc.

I have given you a summary here of the accident rates. This one is as of today for the total flying hours of our fleet. As I say, it was 4.49 at this time at the end of the year.

That is basically the CF-18 attrition rate message. I think I have demonstrated that we have a pretty good product, and in comparison with the good old days, they maybe were not so good.

I am open for questions.

Mr. Blackburn: I want to clarify one point before we get into questions. In the one dealing with all the NATO countries and the number of training hours per pilot and so on, you are not dealing with just one aircraft; you are dealing with a multitude of aircraft.

Col David: That is right.

Mr. Blackburn: Maybe not a multitude, but certainly several different aircraft. So we might be comparing oranges and apples there. We might be comparing very safe planes with planes that are not quite so safe. You are talking about F-14s, F-15s, F-18s. There is a whole bunch.

• 1610

LGen Huddleston: That certainly is true. We are only showing a comparison to the extent that we can relate common elements: the theatre, the mission, the nations that operate more or less as we do. Certainly there are differences, no question. For example, some U.S. aircraft have excellent accident rates. The F-15, for example, has an excellent record, much better than the F-16. You asked questions of a comparative nature, and that is as close as one can come to offering a reasonable comparison. I think it is valid.

Col David: I think it strongly supports the proposition that the product we have is as good or better than any other product that is out there doing the same mission in the same air space at the same time. I think that is a fair assessment.

[Translation]

Lorsque nous examinons les pertes que subissaient nos collègues par pilote d'escadron prêtes au combat, le taux de vols des Canadiens était d'environ 240 heures. En fait, d'après les chiffres TacEval pour l'année dernière aucun escadron n'avait un chiffre inférieur à 240. Les chiffres de ces trois escadrons postés là-bas oscillaient entre 240 et 250 par pilote prêt au combat. Vous pouvez constater que dans les autres pays de l'OTAN ces chiffres sont légèrement inférieurs par pilote prêt au combat.

Que faut-il en conclure? A l'époque, j'ai déclaré à mes collègues que ces données sont très claires: lorsqu'on introduit des coupures dans la formation, entretien et l'appui opérationnel, il faut payer d'avantage en perte d'avion et autres. Je pense que c'était une conclusion assez impressionnante; on l'a applaudie et par la suite, on m'a souvent demandé de répondre cette démonstration. Je pense que cela témoigne du fait qu'il y a des gens, ceux qui se trouvent dans cette pièce bien évidemment, qui ont fait des efforts pour que nous ayons les ressources nécessaires dans le domaine de l'information, malgré les contraintes budgétaires très strictes qui nous sont imposées.

Je vous ai donné un résumé des taux d'accident. Celui-ci est le taux actuel par rapport au nombre total de vols de nos avions. Comme je l'ai dit, il se situait à 4,49 à la fin de l'année.

C'est à peu près ce qu'indique le taux d'attrition du CF-18. Je pense avoir démontré que nous avons un produit de bonne qualité et par comparaison avec le passé, que les autres n'étaient pas si bons que cela.

Je suis prêt à répondre à vos questions.

M. Blackburn: Je voudrais préciser un point avant d'en arriver aux questions. Dans le tableau qui représente les pays de l'OTAN et le nombre d'heure de formation par pilote et ainsi de suite, il ne s'agit pas d'un seul aéronef; ce tableau porte sur un grand nombre d'appareils.

Col David: C'est exact.

M. Blackburn: Peut-être pas une multitude mais certainement plusieurs aéronefs. De sorte que nous ne risquons pas de comparer des pommes et des oranges. Il se pourrait que nous soyons en train de comparer des avions très sûrs avec d'autres qui le sont moins. On parle des F-14, F-15 et F-18. Il y en a toute une série.

Lgén Huddleston: Cela est exact. Cette comparaison n'est valable que dans la mesure où il existe des éléments communs: le théâtre des opérations, la mission, des pays qui opèrent à peu près de la même façon que nous. Il est évident qu'il y a des différences, nous ne le nions pas. Par exemple, certaines aéronefs américains ont d'excellents taux d'accident. Le F-15 a par exemple, un excellent dossier bien meilleur que celui du F-16. Vous nous avez demandé des comparaisons et il nous a paru que cette comparaison était raisonnable. Je pense que c'est une comparaison valide.

Col David: Je pense que cela nous permet d'affirmer que notre produit est aussi bon ou meilleur que les autres produits qui exécutent le même genre de mission dans le même espace aérien au même moment. Je pense que c'est une conclusion raisonnable.

[Texte]

LGen Huddleston: If nothing else, you could deduce that if everybody was flying the F-18 they might be doing a lot better.

Le vice-président: Il y a peut-être une question, si vous me le permettez, messieurs, qui n'apparaît pas dans les propos du colonel. On a parlé du taux d'attrition des avions, des aéronefs. Mais, nulle part dans votre exposé, on ne tient compte de la perte des pilotes. Est-ce que vous avez regardé, dans les autres pays de l'OTAN, le rapport pilote-avion? Si on compare les chiffres que nous avons présentement, nous avons 12 avions; mais, malheureusement, on doit déplorer la perte de huit pilotes. Est-ce que ce rapport existe aussi dans les autres forces, dans des proportions semblables?

Col David: I do not have the exact fatality rate per country, but I would be prepared to engage in a study of that. It would take some time because it is difficult to get all of the exact figures from these people, and we spent considerable time reviewing this. I am not making excuses. I can tell you our fatality rates for our Canadian Forces aircraft. For example, the 104 is close to 1.8 pilots per year; the F-18 is about .8 right now; the F-86 was over 5 pilots per year; and the CF-100 was over 3 pilots per year. The others were less than 1. This may help judge Canadian capabilities, but NATO capabilities would take some time to determine.

Le vice-président: Je comprends qu'on n'aura pas de réponse immédiatement, cet après-midi. Mais elle pourrait peut-être aider les membres du Comité à mieux saisir où se situe le Canada. Bien sûr, on est une petite nation et la perte d'un seul pilote est énorme; on ne devrait pas en perdre. Tout à l'heure, on aura l'occasion de parler avec deux anciens pilotes. Ils nous donneront peut-être des visions différentes sur la façon dont se sentent les pilotes. Oui, monsieur Mifflin.

Mr. Mifflin: Do we have a comparison of those countries that have the F-18: Australia, United States Navy, U.S. Marine Corps, Canada, Spain, and Australia? I understand there is a problem of statistical sample. How do we compare in hours flown? The graph seemed to indicate that Canada has the highest standards for hours flown by combat pilots. That certainly was the case when I was in the business. Is it still?

• 1615

Col David: It would appear so, based on our NATO partners. But based on Australian pilots, I do not have that figure today, but I could get a reasonable figure from them.

You have to be very careful when you compare a tactical squadron, because some wings—and I do not know if this is true in Australia—have a lot of staff pilots flying, and they might amortize their total wing flying over, say, 40 pilots, of which only 20 are the actual combat-ready people, and they may show a figure of 150 hours per pilot, when in fact the people we really want to zero in and look at are the combat-ready, front-line people who are flying where the majority of our attrition has been occurring. In that case we are able to look at that very specifically.

[Traduction]

Lgén Huddleston: Au minimum cela vous permet de déduire que si tous les pays utilisaient le F-18, ils auraient de meilleurs taux.

The Vice-Chairman: There may be a question, if you allow me, that is not mentioned in the remarks of the Colonel. We talk of the attrition rates of planes, of aircrafts. But the loss of pilots is never mentioned in your presentation. Have you had a look at the ratio pilot-aircraft in the other NATO countries? If one compares those figures with the ones we have now, we have 12 aircrafts; but, unfortunately, we do deplore the loss of 8 pilots. Is there a similar ratio in the other air forces?

Col David: Je n'ai pas le taux de mortalité exact par pays mais je pourrais faire procéder à une étude de ce genre. Cela prendrait un certain temps parce qu'il est difficile d'obtenir des chiffres exacts de toutes ces personnes et cela nous prendrait beaucoup de temps pour les examiner. Je ne suis pas en train de trouver des excuses. Je suis en mesure de vous donner les taux de mortalité pour nos aéronefs canadiens. Par exemple, le 104 a un taux proche de 1,8 pilote par année; le F-18 d'environ 0,8 à l'heure actuelle; le F-86 de plus de 5 pilotes par an; et le CF-100 plus de 3 pilotes par an. Les autres taux étaient inférieurs à 1. Cela vous donne une idée de la situation au Canada mais cela prendrait un certain temps pour obtenir des données sur les autres pays de l'OTAN.

The Vice-Chairman: I can understand that we won't have an answer immediately this afternoon. But it might help the members of this Committee to better understand the place of Canada in this area. Of course, we are a small nation and the loss of a single pilot is very big; we should not lose any pilots. In a moment, we will have the opportunity to talk with two former pilots. They may give us different visions of the way pilots feel. Yes, Mr. Mifflin.

M. Mifflin: Avons-nous des comparaisons avec les pays qui ont le F-18: l'Australie, la marine américaine, le U.S. Marine Corps, le Canada, l'Espagne et l'Australie? Je crois savoir que cela pose un problème d'échantillon statistique. Comment nous classons-nous en heure de vol. Le graphique semble indiquer que le Canada possède les normes les plus élevées pour ce qui est des heures de vol des pilotes de chasse. C'était du moins le cas lorsque j'y étais. Est-ce que cela a changé?

Col David: Cela ne semble pas avoir changé, si l'on examine nos partenaires de l'OTAN. Mais par rapport aux pilotes australiens, je n'ai pas les chiffres avec moi mais je pourrais les obtenir.

Il faut être très prudent lorsque l'on compare un escadre tactique parce que dans certains cas—et je ne sais si c'est celui de l'Australie—l'escadre comprend beaucoup de pilotes chargés des vols alors qu'ils répartissent leur nombre total d'heures de vol sur 40 pilotes dont 20 seulement sont véritablement des pilotes prêts au combat. Ils peuvent alors faire état d'un chiffre de 150 heures par pilote, alors que les personnes qui nous intéressent vraiment sont les gens de première ligne, prêts au combat, qui exécutent des missions, puisque c'est dans cette catégorie que la plupart de nos pertes se produisent. Nous sommes alors en mesure d'examiner ces chiffres très en détail.

[Text]

It is a little bit easier to look at in the NATO context, because when they have their TacEvals on an annual basis they have to provide a certain number of hours to NATO, and we are able to look at it in that respect. But it may be much more difficult to get an accurate figure from our Australian friends.

Mr. Mifflin: What I would have found more meaningful is if we had taken, as opposed to the fighter aircraft, the CF-18 or the F-18 and done a similar comparison for the F-18. I wonder if it is feasible and practical to do it. I think the committee would find it instructive.

LGen Huddleston: One of the points Colonel David is making is that we can be very precise with our own information. We cannot insist on obtaining comparable information from other people, albeit there are a number of multinational flight safety collective bodies.

In the NATO context, we tend in many areas to be measured by the same standard. There has developed over the years a good exchange of information on flight safety matters. We can, of course, go out and seek to obtain comparable information from other people. We cannot guarantee to be able to evaluate it as to its comparability; or we cannot even guarantee to obtain the information, but we can certainly try.

Another area where standardization can be a problem is simply in definitions. What is an accident? If we are dealing with write-offs, that is a little simpler.

Mr. Mifflin: I think we dealt with write-offs.

LGen Huddleston: In flight safety statistic gatherings, one has to be very careful to analyse data; all of which is to say that if you are interested we will try to find out. It is not something we can guarantee to obtain overnight.

Le vice-président: Je permettrai une courte question de clarification à M. Hicks. Par la suite, nous devons passer au témoignage de nos deux pilotes. Ils doivent nous quitter à un moment donné. On pourra revenir après sur les questions techniques avec les spécialistes de la Défense, si vous êtes d'accord.

Mais faites votre demande d'éclaircissement.

Mr. Hicks: I have one question related to the slides. It is related only to the number of crashes. There must be a breakdown. I assume every country conducts their own investigations in a manner similar to the way Canada does when there is a crash. Is there a slide or are there figures available relating to how many of the crashes were finally attributed to human error compared to mechanical error?

Col David: We do not have that information. We have been trying to get this to review accurately the human factor errors we are so interested in as of the last three years, and we are continuing to work on that. We are hoping to bring

[Translation]

C'est un peu plus facile dans le contexte de l'OTAN parce que lorsqu'ils procèdent aux evaltacs annuellement, ils doivent fournir un certain nombre d'heures à l'OTAN, ce qui nous permet d'examiner ces chiffres. Mais il serait peut-être beaucoup plus difficile de demander à nos amis australiens de nous fournir des chiffres exacts.

M. Mifflin: J'aurais trouvé plus intéressant de comparer le CF-18 avec le F-18. Je me demande si cela est faisable et possible. Je pense que cela intéresserait fort le comité.

Lgén Huddleston: Le colonel David a voulu souligner qu'il nous était possible de fournir des chiffres très précis lorsqu'il s'agissait de nos propres calculs. Il ne nous est pas possible d'exiger des renseignements comparables d'autres pays, même s'il existe un certain nombre d'organismes internationaux chargés de la sécurité aérienne.

Dans le contexte de l'OTAN, nous utilisons dans de nombreux secteurs les mêmes normes. Nous avons établi au cours des années de bons mécanismes d'échange d'information sur les questions reliées à la sécurité aérienne. Il est toujours possible de demander et d'obtenir des renseignements comparables à d'autres personnes. Mais nous ne pouvons garantir que ces chiffres soient comparables; nous ne pouvons même pas garantir que nous allons obtenir ces renseignements mais nous pouvons bien sûr tenter de le faire.

Il existe un autre domaine dans lequel la normalisation peut constituer un problème, il s'agit des définitions. Qu'est-ce qu'un accident? Si nous voulons parler de pertes totales, cela est plus simple.

M. Mifflin: Je pense que nous parlons de pertes totales.

Lgén Huddleston: Parce qu'il s'agit de réunir des données statistiques concernant la sécurité aérienne, il faut être très prudent lorsque l'on procède à l'analyse des données; tout cela pour dire que si cela vous intéresse, nous allons tenter d'obtenir ces renseignements. Ce n'est toutefois pas quelque chose que nous pourrions avoir pour demain.

The Vice-Chairman: I will allow a short question to Mr. Hicks. After that, we will hear from our two pilots. They have to go at a given time. We might come back after that with technical questions for the defence experts, if you all agree.

But please ask your question.

M. Hicks: J'ai une question à poser qui porte sur les transparents. Elle porte uniquement sur le nombre des accidents d'avion. Il doit y avoir une répartition. Je pense que tous les pays effectuent leur propre enquête selon des modalités semblables à celles qu'utilisent le Canada lorsqu'il y a un accident. Y a-t-il un transparent ou des chiffres concernant le nombre des accidents qui ont été finalement attribués à une erreur humaine et non à un mauvais fonctionnement de l'appareil?

Col David: Nous ne disposons pas de ces renseignements. Nous avons tenté de le faire pour étudier avec précision les accidents dus à l'élément humain, facteur auquel nous nous intéressons tant depuis trois ans. Nous

[Texte]

this forward at the NATO flight safety working group in January this year. As chairman, I will hopefully be able to work this in and get this type of information available to all of us and perhaps be able to provide Canada with a report on that.

Mr. Hicks: That is what this committee really requires.

Le vice-président: J'aimerais inviter maintenant deux personnes qui ont vécu plusieurs années avec les CF-18. Ils connaissent très bien ces avions.

M. Daniel Audet et M. Clive Ken. Je leur demande, à tour de rôle, de nous dire en quelle année ils sont entrés dans les Forces aériennes, quand ils ont commencé leur cours d'entraînement comme pilote et combien d'années ils ont passé sur les CF-18.

• 1620

Mr. Daniel Audet (Former CF-18 Pilot): My name is Dan Audet. I joined the Armed Forces in 1968. I did not start flying as a pilot until 1982. I flew the CF-18 from January 1984 until October 1989.

The CF-18 is probably the best multi-role fighter aircraft available in the world right now. The accidents may be caused more by the human factor, and these are probably brought about by the lack of experience on the F-18 and the overtasking of an officer and pilot. If a guy concentrates strictly on flying, then he will probably end up with a better product. In the Armed Forces a lot of the time we have to be an officer and a pilot, which sometimes can be contradictory in their goals.

I will answer any questions you have.

Le vice-président: Merci beaucoup. Monsieur Ken, s'il vous plaît.

Mr. Clive Ken (Former CF-18 Pilot): I joined the Royal Canadian Air Force in 1964, started my pilot training in 1967, and started training with Mr. Audet in January 1984 on the CF-18. I flew the F-18 from January 1984 until August 1988, almost five years.

Le vice-président: Maintenant que vous vous êtes présentés tous les deux, je vais vous remettre entre les mains des membres du Comité. On va commencer avec M. Mifflin pour une dizaine de minutes. Comme ce matin, M. Blackburn et M. Hicks, on fera le tour de la table. J'aimerais que mes collègues disent à quel pilote ils veulent poser leurs questions de façon à ce que ce soit plus facile pour la suite des débats.

M. Mifflin: Nous avons combien de temps, monsieur le président?

Le vice-président: On avait prévu à peu près 1 heure, voire 1 heure et 15 minutes pour entendre les deux pilotes. Je crois qu'on a suffisamment de temps pour faire le tour de la question.

Mr. Mifflin: Mr. Audet, bearing in mind the sensitivity of this particular issue—and I am not sure this has come up yet—I am not reading anything sinister into your comment; neither will I intend to. You said “a lack of experience with the CF-18”. I am not going to zero in on that. Let me attack that thought in a different manner.

[Traduction]

allons continuer à travailler sur cette question. Nous espérons pouvoir présenter cette étude au groupe de travail de l'OTAN sur la sécurité aérienne en janvier de cette année. En tant que président, j'espère pouvoir mettre cette question à l'ordre du jour et diffuser ce genre de renseignement à tous les participants et peut-être présenter un rapport au Canada sur cette question.

M. Hicks: C'est ce que le comité demande en fait.

The Vice-Chairman: I would like to introduce now, two persons who have lived many years with the CF-18. They know those planes very well.

Mr. Daniel Audet and Mr. Clive Ken. I will ask them, to tell us in what year they joined the Air Force, when they started their training course as pilots, and how many years they spent on the CF-18.

M. Daniel Audet (ancien pilote de CF-18): Je m'appelle Dan Audet. Je suis entré dans l'armée en 1968. J'ai commencé à voler en tant que pilote en 1982. J'ai piloté le CF-18 de janvier 1984 à octobre 1989.

Le CF-18 est sans doute le meilleur chasseur multifonctionnel qui existe au monde à l'heure actuelle. Il est possible que ces accidents soient dus à des facteurs humains et ils sont probablement causés par le manque d'expérience du pilote du CF-18 et le nombre de tâches qu'exige le fait d'être un officier et un pilote. Si un gars s'occupe seulement de voler, il va sans doute mieux réussir. Dans l'armée, il nous faut bien souvent être à la fois un officier et un pilote, deux rôles qu'il est parfois difficile de concilier.

Je vais répondre aux questions.

The Vice-Chairman: Thank you very much. Mr. Ken, please.

M. Clive Ken (ancien pilote de CF-18): Je suis entré dans l'Aviation royale du Canada en 1964, j'ai commencé mon cours de pilote en 1967 et j'ai commencé à m'entraîner avec M. Audet en janvier 1984 sur le CF-18. J'ai piloté le CF-18 de janvier 1984 à août 1988, soit près de cinq ans.

The Vice-Chairman: Now that you have introduced yourself, I will invite members of the Committee to ask you questions. We will start with Mr. Mifflin for about 10 minutes. As we did this morning, Mr. Blackburn and Mr. Hicks, we will go around the table. I would like my colleagues to specify to which pilot they want to ask their questions so it will make it easier thereafter.

Mr. Mifflin: How much time do we have, Mr. Chairman?

The Vice-Chairman: We had put aside about one hour to one hour and 15 minutes to hear the two pilots. I think we have enough time to discuss this question.

M. Mifflin: Monsieur Audet, compte tenu du fait qu'il s'agit d'une question particulièrement délicate—je ne sais pas si nous en avons déjà parlé—je ne pense pas que vous vouliez porter une accusation; ce n'est pas non plus ce que j'ai l'intention de faire. Vous avez parlé «d'un manque d'expérience du pilote du CF-18». Je ne vais pas parler directement de cette question. Je voudrais aborder ce sujet d'une façon différente.

[Text]

How much does the requirement to be an officer—that is, to do your “opey-dopies”...? Those are professional exams, Mr. Chairman. The requirements to be an officer and all that entails—in that specifically I am talking about the professional exams you had to be prepared for in order to be promoted from captain to major, which I think is mostly the case—the requirement to do the other things one requires as an officer, and perhaps the requirement to go off to stat school in the midst of a flying appointment and come back again: in your opinion, and only in your opinion—I am going to ask you the same question, Mr. Ken—on a scale of 1 to 100, what impact does this have on a pilot’s proficiency?

• 1625

Mr. Audet: The pilot who does all these good things, like OPDP exams and staff work, does so to the detriment of his flying ability, I would say. You have only so many hours in a day. You neglect your family and work 16 hours a day and do your pilot duty and your officer duty. It is my belief that in recent years there has been more and more staff work given to the pilot, to such an extent now that they have to neglect their primary duty, which to me should be flying the airplane, knowing the system, the war plans. There is an awful lot involved in being a fighter pilot, in central Europe especially, because of the different roles we have, and you have to be familiar with the different plans.

First of all, to get back to the airplane itself, there are a lot of systems onboard the airplane that you could spend all your non-flying time studying rather than spending it on other staff work, like accounting or other secondary duties. OPDP is another example.

In addition, all the time I was in Germany, there was never really any time allotted during our working hours for physical training. You have to be in very good physical condition to be a fighter pilot. What that boils down to is that you do your work, your flying, your staff work, and then on your own time you have to keep yourself in good shape and study the airplane’s systems as well as the war plan. That is an awful lot of work. So, yes, you could cut down on the staff work.

Mr. Mifflin: Could I direct the same question to you, Mr. Ken, in the same context.

Mr. Ken: Certainly. You have a problem of trying to juggle too many things at once, I think. You have to develop good officers within the pilot cadre because you need to develop good supervisory staff eventually. You need somebody to supervise the line pilot, and you are not going to get a quality supervisor unless you have him undergo some sort of professional training in his officer classification. On the other hand, you want to nurture outstanding fighter pilots. As Dan mentioned, there is a finite number of hours in the day.

From my perspective, the problem we experienced in the F-18 business, particularly in Germany, was that we had an overload of tasks to do. As Dan mentioned, we had the professional development side of being an officer in the

[Translation]

Dans quelle mesure la préparation des examens professionnels d’officier...? L’obligation de devenir officier et tout ce qui en découle—sur ce point, je parle des examens professionnels auxquels vous deviez vous préparer pour passer de capitaine à major, ce qui se passe la plupart du temps—l’obligation de faire les autres choses qu’exige cette formation, comme peut-être l’obligation d’aller suivre un cours de formation en statistiques alors que vous êtes en train de faire des exercices de vol, pour revenir ensuite: d’après vous, et je vous demande uniquement votre opinion—je poserai la même question à M. Ken—sur une échelle de 1 à 100, quelle peut être la conséquence de tout cela sur les capacités d’un pilote?

M. Audet: Je pense que le pilote qui s’occupe de toutes ces choses, comme les examens OPDP et le travail hiérarchique, le fait au détriment de ses connaissances en tant que pilote. Il y a seulement 24 heures par jour. Il faut au moins s’occuper de sa famille, travailler 16 heures par jour, et exécuter ses fonctions de pilote et d’officier. Je pense que depuis quelques années, on exige des pilotes qu’ils fassent de plus en plus de travail administratif, de sorte qu’ils sont amenés à négliger leur principale responsabilité, qui devrait être d’après moi le pilotage des avions, la connaissance du système et des plans d’attaque. Il faut connaître beaucoup de choses pour être pilote de chasse, en Europe centrale en particulier, parce que nous y remplissons différents rôles, et il faut connaître les différents plans d’attaque.

Tout d’abord, pour en revenir à l’avion, il existe de nombreux systèmes à bord qu’on pourrait étudier pendant toutes les heures où nous ne volons pas au lieu de faire du travail administratif, comme de la comptabilité ou d’autres fonctions secondaires. L’OPDP est un autre exemple.

En plus, pendant mon séjour en Allemagne, nous n’avons jamais eu de temps libre pendant les heures de travail pour l’éducation physique. Il faut être en bonne forme physique pour être pilote de chasse. Il faut faire son travail, voler, s’occuper des tâches administratives et, dans ses temps libres, il faut se garder en forme et étudier les systèmes de l’avion ainsi que les plans d’attaque. Cela représente énormément de travail. De sorte que, oui, je peux répondre qu’il serait possible de réduire les tâches administratives.

M. Mifflin: Pourrais-je vous poser la même question, monsieur Ken, dans le même contexte?

M. Ken: Certainement. La difficulté provient du fait que l’on essaie de faire trop de choses à la fois, c’est du moins ce que je pense. Il faut former de bons officiers parmi les pilotes parce que, éventuellement, il faudra avoir formé un personnel de surveillance de qualité. Il faut quelqu’un pour surveiller le pilote de ligne, et il n’est pas possible d’avoir un bon surveillant sans lui donner une formation professionnelle dans sa catégorie hiérarchique. Par contre, il faut également former d’excellents pilotes de chasse. Comme l’a dit Dan, il n’y a que 24 heures par jour.

À mon point de vue, le problème que nous avons connu avec le CF-18, en particulier en Allemagne, c’est qu’on nous demandait beaucoup trop. Comme Dan l’a mentionné, il y avait le côté du développement professionnel d’un officier de

[Texte]

Armed Forces. We also had the requirement to maintain a very high level of expertise in a multi-role environment. The aircraft, as you have heard from several witnesses, is probably the most capable multi-role aircraft in the Western world, and I believe that.

To maintain capability with that aircraft, to have a fully qualified multi-role pilot to go along with a multi-role aircraft is a completely different matter. Multi-role business means you must maintain an outstanding capability in air-to-air, in intercept, in ground attack, all of which carry their own particular hazards. Frankly, it was very difficult to do. You find yourself prioritizing, and depending on your personality, you choose to work 14 hours a day at being a pilot, to the detriment of your family or your LPDP examinations, but at some point you have to make a decision. I think we all made our own decisions according to our personalities and our personal priorities.

At the bar, of course, you talk about this problem of trying to juggle being a professional pilot with being a professional officer, and I do not pretend to have the answer for which way to go. But I think there is a requirement for both, and I think there is a very strong requirement for a reduction in the level of tasking on CF-18 pilots in particular, and probably in pilots in other classifications, but we are talking about the F-18 business in particular.

Mr. Mifflin: Not to subvert the chain of command, I ask you this question because you were both professional fighter pilots. I will ask your opinion. Bearing in mind that it is very judgmental, and when you do not have a cause you can look at it and say you have removed it, and therefore you will not have any more accidents, or you will cut down on the attrition rate.

• 1630

I would like to hear your opinions on the new safety measures. Are you familiar with the new safety measures taken with respect to safety envelopes, such as increasing altitude from 100 to 250 feet, increasing touring clearance, and increasing the speed of the aircraft from 175 to 200 knots when under attack?

Mr. Audet: I am not familiar with those measures. New measures are always being implemented and they seem to be more restrictive, the more accidents occur. But I am not familiar with the latest ones you have mentioned.

Mr. Ken: I am not familiar with them either. We are talking about yet another role for the CF-18 team, which is anti-narcotics related, I believe.

Mr. Mifflin: Yes.

Mr. Ken: I do not know anything about that role. I presume it came about within the last year or so.

Mr. Mifflin: Then I feel more comfortable, because you cannot answer the question because you do not know what the parameters are. Let me ask it in another manner.

[Traduction]

l'armée. Nous étions également tenus d'avoir des connaissances spécialisées et à jour dans un environnement multifonctionnel. Comme vous l'ont déclaré plusieurs témoins, cet avion est sans doute le meilleur avion multifonctionnel du monde occidental, et je suis d'accord avec cela.

Mais pour pouvoir utiliser cet avion, pour avoir un pilote pleinement qualifié pouvant utiliser toutes les possibilités de l'avion, c'est une autre paire de manches. La multiplicité des fonctions veut dire qu'il faut être excellent dans les missions air-air, dans les missions d'interception, dans celles d'attaque au sol, qui présentent toutes des dangers différents. Franchement, cela me paraît très difficile. Il faut donc établir des priorités et, selon votre personnalité, vous décidez de travailler 14 heures par jour pour devenir pilote, en négligeant votre famille ou votre préparation aux examens. Mais à un moment donné, il faut faire un choix. Je pense que nous avons tous été amenés à faire des choix en fonction de nos personnalités et de nos priorités personnelles.

Nous parlons des difficultés que nous avons à essayer d'être pilote professionnel et officier professionnel, et je ne prétends pas avoir la réponse. Mais je pense qu'il y a des exigences pour ces deux rôles et je pense qu'il existe d'excellentes raisons de réduire les tâches administratives demandées aux pilotes de ces CF-18, et sans doute aux pilotes des autres catégories, mais nous parlons en particulier du CF-18.

M. Mifflin: Je voudrais respecter la hiérarchie, mais je vous ai posé cette question parce que vous êtes tous les deux des pilotes de chasse professionnels. Je vais vous demander votre opinion. Je sais que je vous demande de juger et qu'il n'y a pas de cause que vous ayez déterminée afin de la faire disparaître pour ne plus avoir d'accident, ou du moins pour réduire le taux d'attrition.

J'aimerais connaître votre opinion sur les nouvelles mesures de sécurité. Êtes-vous au courant des nouvelles mesures de sécurité qui ont été adoptées en matière d'enveloppes de sécurité, comme l'augmentation de l'altitude, qui est passée de 100 à 250 pieds, l'augmentation de la distance entre les avions et de la vitesse, qui passe de 175 à 200 noeuds en cas d'attaque?

M. Audet: Je ne suis pas au courant de ces mesures. Il y a toujours de nouvelles mesures de sécurité, et plus elles sont contraignantes, plus il semble se produire d'accidents. Mais je ne connais pas les dernières dont vous venez de parler.

M. Ken: Je ne les connais pas non plus. Nous parlons d'un autre rôle qui serait confié au CF-18, celui de la lutte contre les stupéfiants, je pense.

M. Mifflin: Oui.

M. Ken: Je ne sais rien de ce rôle. Je pense qu'il a dû être adopté depuis moins d'un an.

M. Mifflin: Je me sens quelque peu soulagé, parce que vous ne pouvez répondre à cette question sans connaître les différents paramètres. Je vais essayer de la poser d'une manière différente.

[Text]

Given that some over-tasking on secondary duties and on requirements to remain a professional officer may occur, versus the manual dexterity and proficiency of a fighter pilot, i.e., an officer's skill as a fighter pilot was somewhat reduced by his or her secondary duties, would changing the safety parameters and biasing the training philosophy to permit a greater margin of safety versus combat realism be the answer?

Mr. Audet: No, I do not believe so. There is no doubt that, if you were to take the CF-18 and have it fly in a transport aircraft role or in some other role, you would reduce the number of losses. But the F-18 is a fighter airplane and if you use it in any other role it is not doing its job.

One can hope to reduce the number of losses through training or by the officer concentrating more on pilot qualities, but not by putting restriction on—which may be worse. If one puts a restriction on flying, someone will sooner or later move beyond that boundary and find himself in a world he has never been in before, which will probably result in some crashes.

It is probably better to know what the airplane is capable of and to treat it accordingly, rather than to limit it, because you can be sure someone will try it, not having been briefed or trained on that level, and more accidents will probably occur.

Mr. Mifflin: Before I ask you to comment on that, perhaps I could ask a follow-on question that is complementary. Did you feel at any time that as a fighter pilot you were being pushed beyond a certain limit?

Mr. Audet: No. You know your own limit and nobody who flies a CF-18 has a suicidal tendency. You do not want to die and you know how low and how fast you can fly. No one will make you do anything you do not want to do.

Mr. Mifflin: Could I have your comment on that, please?

Mr. Ken: I agree with Dan inasmuch as I do not think more rigid safety standards are required. In the interest of flying the airplane to the greater percentage of its performance envelope, it is very important for a pilot to be able to do so.

The standards our own safety people set are realistic ones and a good compromise between combat realism, if you will, and peacetime safety. So I do not think raising elevations or increasing speeds will be the answer.

Mr. Mifflin: Because this is a personal question, directed to both of you, I would understand if you do not want to answer it. In either case, was it because of the secondary duty and the inability to exercise your total skills as combat pilots that you are both now in civilian clothes?

Mr. Audet: In a way, I was bound to become a staff officer in my future because I was promoted to the rank of major. I was probably going to have two ground tours; in other words, I would spend another six years on the ground

[Translation]

Compte tenu du fait que les tâches qu'exigent les fonctions secondaires et l'obligation de demeurer un officier professionnel sont parfois trop lourdes, par rapport à la dextérité manuelle et aux connaissances que devrait avoir un pilote de chasse, c'est-à-dire compte tenu du fait que les capacités d'un officier de l'armée en tant que pilote de chasse risquent d'être parfois diminuées en raison des tâches secondaires qui lui sont demandées, la modification des paramètres de sécurité et celle des principes de formation, de façon à améliorer la marge de sécurité, au risque d'abandonner les conditions réelles de combat, cela pourrait-il constituer une solution?

M. Audet: Non, je ne pense pas. Il est évident que si on utilisait le CF-18 comme un avion de transport, on pourrait réduire le nombre des pertes. Mais le CF-18 est un chasseur, et si on l'utilise pour une autre fin, il ne remplit pas son rôle.

Il serait possible de réduire le nombre des pertes en améliorant la formation ou en demandant aux officiers de se concentrer davantage sur le pilotage, mais pas en introduisant des restrictions—cela risque d'être pire. Si l'on impose des restrictions de vol, il arrive tôt ou tard qu'on dépasse ces limites et qu'on se trouve dans une situation complètement nouvelle, ce qui risque probablement d'entraîner des accidents.

Il est sans doute préférable de connaître les limites de l'avion et de s'en servir en conséquence plutôt que de limiter les paramètres de vol, parce qu'il arrive toujours que quelqu'un essaie ces limites sans avoir été formé à ce niveau, ce qui risque d'entraîner plus d'accidents.

M. Mifflin: Avant de vous demander vos commentaires sur ce point, je pourrais peut-être poser une question complémentaire. Avez-vous jamais senti qu'en tant que pilote de chasse, on vous poussait au-delà d'une certaine limite?

M. Audet: Non. Chacun connaît ses limites, et les personnes qui pilotent des CF-18 ne sont pas suicidaires. Personne ne veut mourir et chacun sait à quelle altitude et quelle vitesse il est capable de voler. Personne ne peut vous faire faire quelque chose que vous ne voulez pas faire.

M. Mifflin: Pourrais-je avoir vos commentaires sur ce point?

M. Ken: Je suis d'accord avec Dan, dans la mesure où je ne pense pas que des normes de sécurité plus rigides soient nécessaires. Si l'on veut pouvoir utiliser l'avion au maximum de sa performance potentielle, il est très important qu'un pilote puisse le faire.

Les normes qu'ont fixées les responsables de la sécurité sont réalistes et offrent un excellent compromis entre la situation réelle de combat, si vous voulez, et la sécurité nécessaire en temps de paix. C'est pourquoi je ne pense pas qu'augmenter l'altitude ou les vitesses soit la solution.

M. Mifflin: Je vous pose à tous deux une question personnelle et je comprendrais fort bien que vous décidiez de n'y pas répondre. Avez-vous décidé de quitter l'armée parce qu'on vous demandait trop de travail administratif et parce que vous ne pouviez vous concentrer exclusivement sur votre formation de pilote de chasse?

M. Audet: D'une certaine façon, j'allais être amené à devenir officier parce que j'avais été promu au rang de major. J'allais probablement recevoir deux affectations au sol. En d'autres termes, j'allais passer six ans de plus au sol avant de

[Texte]

before returning to flying. There were two main reasons. First, I wanted to keep flying CF-18 or any other airplane; and second, moving around every two or three years for the last twelve years was hard on the family.

• 1635

Mr. Mifflin: Could I ask you the same question?

Mr. Ken: Sure. It was the prospect of diminished flying or no flying at all, I suppose, which made me switch careers to become an airline pilot. Like Dan, I wanted to keep flying. I would have kept flying the F-18 if the opportunity had been there. But with our career structure, once you reach a certain rank and you have held certain positions you have to move aside to let somebody else move up. That is the situation I found myself in.

Mr. Mifflin: I would like to thank you both very much for direct answers to pretty direct questions.

Le vice-président: Merci, monsieur Mifflin.

Vous avez dit que le fait d'être officier, en plus d'être pilote, exige énormément. Est-ce que vous iriez jusqu'à dire qu'un officier ne devrait pas faire autre chose que de piloter lorsqu'il s'agit de ceux qui sont responsables de piloter les CF-18? Ai-je bien compris?

M. Audet: Dans mon cas, je me réfère au CF-18. Il est plus difficile de piloter un CF-18 qu'un autre type d'avion à cause du multirôle, de la multifonction de cet avion.

On a remplacé trois types d'avions de chasse par un type d'avion, le CF-18. Le pilote de CF-18 doit être au courant des trois rôles que remplissaient les avions remplacés par le CF-18. Donc, le pilote de chasse de CF-18 doit passer beaucoup de temps au sol à apprendre les systèmes en usage à bord de l'avion, en plus des plans de guerre.

En fin de compte, le pilote de chasse de CF-18 passe beaucoup de temps à étudier. Si, en plus, on lui donne beaucoup de devoirs secondaires administratifs parce qu'on manque de personnel de soutien, le pilote n'a pas le temps de tout faire.

Le vice-président: Est-ce que M. Ken partage les mêmes vues que son collègue?

Mr. Ken: Sure thing. I think there is a requirement for pilots to retain the officer-like development, if you will, because as I mentioned before, you have to develop your supervisory staff up to squadron commander and base commander levels somehow. Under our present system we have to do it that way. If you had another structure, such as the one the Royal Air Force does, where you have specialist air corps officers whose only function is to fly airplanes and who are kept at a certain rank level, let us say for the sake of argument major or lieutenant-colonel, then you can have a cadre of officers who only fly airplanes, and on the other hand you have your career-stream officers, who will fly airplanes but will also concern themselves with staff duties and so on.

We do not have that system. Everybody is in the right-hand corner. We are all doing staff duties and flying too.

[Traduction]

pouvoir voler de nouveau. Il y avait deux raisons principales. Tout d'abord, je voulais continuer à piloter un CF-18 ou un autre avion; et deuxièmement, le fait de me déplacer tous les deux ou trois ans pendant les 12 dernières années a entraîné des problèmes familiaux.

M. Mifflin: Est-ce que je peux vous poser la même question?

M. Ken: Bien sûr. Si j'ai changé de carrière pour devenir pilote de ligne, c'était pour éviter de piloter moins souvent ou de ne plus piloter du tout. Comme Dan, j'ai voulu continuer à piloter; en avoir eu l'occasion, je serais toujours pilote d'un CF-18. Mais selon le plan de carrière chez nous, après avoir atteint un certain grade ou un poste à un certain niveau, il faut céder sa place à la relève. Voilà la situation dans laquelle je me suis trouvé.

M. Mifflin: Je tiens à vous remercier beaucoup, tous les deux, pour vos réponses directes à des questions assez directes.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Mifflin.

You said that being an officer as well as being a pilot entails a great deal of responsibility. Would you go so far as to say that an officer responsible for flying a CF-18 should not have any other responsibilities? Did I understand you correctly?

Mr. Audet: For myself, I refer to the CF-18. This plane is harder to fly than other aircrafts because of its multiple purposes.

Three types of fighter planes were replaced by a single type, the CF-18. A CF-18 pilot must be aware of the three roles that this plane was designed to replace. As a result, a CF-18 fighter pilot must spend a lot of time on the ground, learning the systems used in the cockpit as well as combat plans.

When you get right down to it, a CF-18 fighter pilot spends a lot of time studying. If, in addition, that pilot is given many secondary administrative responsibilities because there is a shortage of support staff, that person will not have time to do everything.

The Vice-Chairman: Mr. Ken, do you share your colleague's views?

M. Ken: Bien sûr. Je crois qu'on demande aux pilotes de suivre le plan de carrière d'un officier parce que, comme je le disais, selon la structure actuelle, il faut assurer la relève jusqu'au rang de major et de lieutenant-colonel. Si on avait une structure différente—comme celle en vigueur au sein de l'aviation britannique, par exemple, qui compte des officiers pilotes spécialisés qui ne font que piloter et qui occupent un certain rang, disons celui de major ou de lieutenant-colonel—, on aurait un cadre d'officiers ne faisant que piloter et d'autres officiers de carrière qui cumuleraient les responsabilités de pilote et celles d'administrateur.

Au Canada, nous n'avons pas cette sorte de structure. Tous les pilotes sont dans la même situation; nous pilotons tout en assumant des responsabilités administratives.

[Text]

I think what is required is a lessening of the tasking, if you will, on the officer-pilot. We ask our people to do too much with too few resources.

Historically, since day one in the F-18 program we have been short of pilots as a result of the inability of the operational training unit to produce enough pilots. We had some mechanical problems with the airplanes in the early days and they set back the schedule. But right from day one we tried to keep to the original schedule of having *x* squadrons prepared by a certain time. We managed to do that, but it was at great cost personally.

My own personal viewpoint is that we should take a very realistic look at what we have available to us in experienced pilots or pilots either qualified or able to be qualified in the F-18, and then take a look at the number of squadrons we are trying to man and say, right, we cannot do what we want; we cannot maintain eight squadrons, nine squadrons, whatever the figure is now. We might need to cut back; take a step backwards; give up a role; give up a squadron or something. We should at least man the units we have with an adequate number of pilots.

In Germany our squadron strength varied between 17 and 21 over the four years I was there, and I think the original program called for a squadron strength of 24 or 25. But the tasking never changed. We were trying to do the same jobs that I suppose in the final analysis the government was asking us to do, with fewer pilots. everybody is trying to shoulder the load.

• 1640

A fighter squadron is a very intimate unit. You rely on each other for your lives. Nobody wants to let the side down so everybody pulls like hell to make the job easier. This means that everybody is working harder than they really perhaps need to. You have on the one hand an undermanned unit trying to do a job that is larger than it is capable of doing. You also have to keep the unit trying to maintain a combat proficiency in two disciplines: air-to-air and ground attack. The net result is that people are busting a gut trying to do it.

Mr. Blackburn: I too at the outset of my questioning would like to thank the two gentlemen for voluntarily coming here today and giving us the benefit of their expert knowledge and, more importantly, their experience in flying the CF-18 in the Canadian Forces.

The picture that is emerging—and correct me if I am wrong—is that we may be dealing with pilots who are extremely well trained but overworked, overtasked and from time to time fatigued while on duty. They are in some cases not too happy because of the build-up of tasks. They feel they should be doing less book work—if I can put it that way—less administrative work, perhaps even much less, so they can do more flying. This may have some bearing on or some relationship to the attrition rate, although neither one of you has put it in those words.

My first question then is: how would you define morale in the last months, say, when you were both in the Canadian Forces attached to a CF-18 group?

[Translation]

Je pense qu'il faut confier moins de responsabilités aux officiers pilotes. On demande à ces personnes de trop faire avec des ressources inadéquates.

Depuis le tout début du programme des CF-18, nous avons manqué de pilotes, et ce, parce que l'unité de formation des pilotes n'a pas pu suffire à la demande. Même si certains problèmes initiaux d'ordre mécanique ont retardé la mise en service de ces avions, nous avons toujours voulu respecter l'échéancier original et former *x* escadrilles dans un certain délai. Nous avons réussi à le faire, mais à un coût élevé.

Personnellement, je pense qu'il faut examiner de façon très réaliste le nombre de pilotes potentiels ou qualifiés de CF-18 qui existent et le nombre d'escadrilles voulu. À ce moment-là, on peut se rendre compte de l'impossibilité de maintenir en service huit ou neuf escadrilles. Il faudra peut-être en réduire le nombre, ou réduire les responsabilités confiées à ces escadrilles, par exemple. À tout le moins, il faudra accorder suffisamment de pilotes aux unités déjà en place.

Pendant les quatre années que j'ai passées en Allemagne, l'effectif de l'escadrille a varié entre 17 et 21 pilotes; je pense qu'à l'origine, il devait en compter 24 ou 25. Cela dit, les responsabilités n'ont jamais changé; au fond, nous essayons d'accomplir les tâches que le gouvernement nous avait confiées avec moins de pilotes. Tout le monde essaie de faire sa part.

Dans une escadrille de combat, on se sent très proche les uns des autres. Notre vie dépend des autres. Nous sommes solidaires les uns des autres, et chacun fait de son mieux pour faciliter la tâche de ses camarades. En conséquence, on en fait souvent plus que nécessaire. D'une part, on demande à une unité sous-équipée en personnel d'exécuter un travail supérieur à ce qu'elle peut fournir et, d'autre part, une unité doit conserver des compétences de combat dans deux disciplines: les interventions air-air et les attaques au sol. Le résultat, c'est que les pilotes ne tiennent pas le coup.

M. Blackburn: Avant de passer aux questions, j'aimerais, moi aussi, remercier les deux témoins qui se sont présentés volontairement aujourd'hui pour partager avec nous leurs connaissances spécialisées et, surtout, leur expérience de vol sur les CF-18 de l'armée canadienne.

Si j'ai bien compris—corrigez-moi si je fais erreur—les pilotes sont extrêmement bien préparés, mais sont surchargés de travail et, de temps en temps, doivent supporter une grande fatigue dans l'exercice de leurs fonctions. Dans certains cas, ils n'apprécient guère l'augmentation de leurs tâches. Ils estiment qu'ils devraient faire moins de travail administratif, beaucoup moins peut-être, et passer beaucoup plus de temps en vol. Il est possible que le taux actuel des démissions soit lié d'une certaine manière à cette situation, bien qu'aucun d'entre vous ne l'ait expressément mentionné.

Ma première question est la suivante: quel était le moral de vos camarades au cours des derniers mois écoulés lorsque vous étiez membres d'un groupe de pilotes de CF-18 dans l'armée canadienne?

[Texte]

Mr. Ken: At the time I left squadron, which is a year and a half ago now, morale was high. We were over the initial training hump. In my particular squadron the morale was very buoyant at the beginning when we started training, because we were the very first corps to train on the F-18. Then there was a period when people were asking for transfer from the squadron because they were so fed up with the changing plans and policy. Towards the end the situation was that everybody was almost steady state and people were very happy and enthusiastic.

Mr. Blackburn: You were happy and enthusiastic but at the same time you felt you were overtaken, overburdened, the hours were too long or you were having to do too much administrative work.

Mr. Ken: Yes, maybe "happy and enthusiastic" is overstating it. The morale, if I can address that question, regarding being fighter pilots on a front-line squadron was high. There was the sure knowledge that there were tasks people did not enjoy doing. They felt that in order to get 240 hours, which we did get, it meant working late hours, it meant flying on the weekends on occasion, and it meant taking time from families. I guess it is a fault of the fighter pilot; you enjoy the job so much that you are willing to give up a lot of those things in order to get the job done.

Mr. Blackburn: What about stress? Were you aware of stress? If you did suffer from time to time, as we all do from stress, although we may not always be aware of stress, and if you were aware of it, how did you cope with that stress? One of you—I believe it was Mr. Audet—mentioned that you had to do your physical exercising, for example, on your own time; it was not part of your daily regimen. How did you cope with stress?

Mr. Audet: Personally, I used to jog back and forth to work. I find physical training gets rid of a lot of my stress; even nowadays I still do it. How do you cope with stress? If you are getting to the point that when you go flying you think you are going to crash. . . I do not think it ever crossed my mind. I always thought this would never happen to me.

There was no stress in respect of a fear of a crash. There may be some stress from work piling up on your desk and not getting home until 6.30 at night or some family pressure, but there was no stress associated with flying the airplane. As soon as I stepped into the cockpit, I was stress-free. That was my job number one, yes.

• 1645

Mr. Blackburn: Would that be the same for virtually all pilots?

Mr. Ken: I took it out in physical training as well. I used to cycle to and from work in the summertime. It was 20 kilometres, but I used to take the time because it was a down time, particularly at the end of the day.

[Traduction]

M. Ken: Lorsque j'ai quitté mon escadrille, il y a un an et demi, le moral était bon. Nous venions d'achever la formation initiale. Le moral était très bon dans mon escadrille, en particulier lorsque nous avons commencé l'entraînement car nous étions les tout premiers pilotes à suivre l'entraînement pour le CF-18. Ensuite, certains de mes camarades ont commencé à demander des mutations parce qu'ils en avaient assez des changements incessants apportés aux plans et à la politique. Vers la fin, le moral était assez stable, et tout le monde était content et enthousiaste.

M. Blackburn: Vous étiez contents et enthousiastes, mais en même temps, vous vous sentiez surmenés, surchargés de travail, et vous estimiez que vous aviez trop de tâches administratives à faire.

M. Ken: C'est peut-être exagéré de dire que nous étions contents et enthousiastes. Nous étions heureux d'être des pilotes de chasse dans une escadrille de première ligne. Il est bien évident que nous avions à accomplir des tâches qui ne nous plaisaient guère. Nous savions que pour obtenir nos 240 heures, objectif que nous avons atteint, il fallait travailler tard, éventuellement faire des vols pendant les fins de semaine, ce qui nous laissait moins de temps à passer dans notre famille. Mais je pense que c'est notre sort à nous autres, pilotes de chasse; nous aimons tellement notre travail que nous sommes prêts à lui sacrifier bien des choses.

M. Blackburn: Parlons du stress. Aviez-vous conscience d'être stressés? Nous souffrons tous du stress, mais nous n'en prenons pas toujours conscience. Que faisiez-vous pour y remédier si vous aviez conscience de souffrir de stress? Un de vous—je pense que c'était M. Audet—a précisé par exemple que vous deviez exécuter vos exercices physiques en prenant sur vos propres temps libres, que ces exercices ne faisaient pas partie de votre emploi du temps quotidien. Que faisiez-vous pour réduire le stress?

M. Audet: Personnellement, je me rendais au travail au pas de course. L'exercice physique me permet de me débarrasser d'une grande partie de mon stress, et je continue encore à m'entraîner. Comment lutter contre le stress? Je n'ai jamais pensé aux risques d'accident. J'ai toujours été convaincu que cela ne m'arriverait jamais.

La peur d'un accident n'a jamais été pour moi une source de stress. J'ai peut-être été stressé par le travail qui s'entassait sur mon bureau et qui m'empêchait de rentrer à la maison avant 18 h 30 ou par certaines difficultés familiales, mais le pilotage lui-même n'a jamais été pour moi une source de stress. Dès que j'étais installé aux commandes de l'appareil, j'étais détendu. C'était le premier objectif que je devais accomplir.

M. Blackburn: Est-ce que c'était la même chose pour pratiquement tous les pilotes?

M. Ken: L'entraînement physique était la solution que j'avais adoptée, moi aussi. En été, je faisais l'aller-retour en bicyclette, entre chez moi et la base. Cela faisait 20 kilomètres, mais je prenais le temps de le faire, car c'était une détente, surtout à la fin de la journée.

[Text]

Mr. Blackburn: Getting to the plane itself, is there too much information coming at you as a pilot when you are flying that plane? Is there just too much there, in the flight deck? I am not asking if it is too complicated, but in tight squeezes, at tight times, is too much thrown at you to consume mentally as well as physically, in reflecting and adapting to sudden, potentially very dangerous situations?

Mr. Ken: I think that depends on what you are trying to do with the airplane at any given time. There is more than enough information coming at you, more than you could ever process, but you have to be selective. It does not matter whether you are flying a Piper Cub or an F-18; in order to get the job done, you have to be selective in taking in information being presented.

If it is a straightforward mission—you are going out to drop a bomb on target A, or something—you do not get into an overload situation. However, if you ally that with managing formation of four, twelve, sixteen airplanes, complying with air space control restraints in accordance with war plans, dealing with an air-to-air threat somebody has put up there to see whether or not they can interdict your way to the target—now you have a lot of information. A lot of it is extraneous to the airplane itself, but when you tie it all in together, it is a hell of a task to put together. To be able to handle it well, you need to train hard and very conscientiously for it.

Mr. Blackburn: Did you feel you had enough training to handle this plane on a day-to-day basis, week-to-week, month-to-month? Were you satisfied you were competent enough based on the training you had? Did you have enough training to give you the confidence you knew how to handle that machine, that bird, when you were up there?

Mr. Ken: As far as the continuation of training from month to month, from squadron—I am afraid to say a yes or no answer. For some disciplines, yes. For ground attack, a fairly straightforward mission, yes, I think we had lots of training. For air-to-air combat, depending on the time of year and the nature of the adversary training you could get and the amount of time you had available to brief and debrief, sometimes no. I would say the training was limited.

Mr. Blackburn: I want to raise the point of disorientation. We have heard this now several times—at least, I have read it several times in press releases from Canadian Forces following a tragic accident or crash. They do not attribute the crash to disorientation, but it is implied or inferred or suggested the pilot became disoriented. Here we have a machine that cost \$37 million. That is the upward figure I have heard in today's dollars. It is described by pilots like yourselves as one of the finest, one of the best flying machines ever created, and yet pilots are becoming disoriented. Now, how does a pilot become disoriented in that kind of flying machine, and has it happened to either one of you?

[Translation]

M. Blackburn: Revenons à l'avion lui-même. Le pilote est-il inondé d'informations lorsqu'il est aux commandes de l'appareil? Est-il vraiment débordé lorsqu'il se trouve dans son cockpit? Je ne vous demande pas si sa tâche est trop complexe, mais j'aimerais savoir s'il n'est pas parfois soumis à des pressions trop intenses qu'il ne peut assimiler mentalement ni physiquement parce qu'il est amené à réagir et à s'adapter à des situations susceptibles d'être dangereuses.

M. Ken: Selon moi, tout dépend de la manoeuvre que l'on veut effectuer avec l'avion. Le pilote reçoit largement assez d'informations, bien plus qu'il n'en peut assimiler, mais il doit être sélectif. Que l'on pilote un Piper Cub ou un CF-18, il faut faire un choix parmi les informations qu'on reçoit.

Dans le cas d'une mission simple, par exemple lâcher une bombe sur la cible A, le pilote n'est pas confronté à une situation complexe. En revanche, le pilote est confronté à une masse d'informations lorsqu'il doit diriger une formation de quatre, douze ou seize avions tout en respectant les consignes de contrôle de l'espace aérien en conformité des plans de guerre, en plus de prendre en compte les risques d'attaque air-air d'un ennemi susceptible de lui interdire l'accès à la cible. Bon nombre d'informations reçues par le pilote ne se rapportent pas directement à l'avion, mais c'est tout un travail de les assimiler lorsqu'elles sont mises ensemble. Pour être capable de bien réagir, il faut s'entraîner fort et de manière très consciencieuse.

M. Blackburn: Estimez-vous que votre formation était suffisante pour piloter cet avion quotidiennement, de semaine en semaine, de mois en mois? Estimez-vous que la formation que vous avez reçue était suffisante pour un pilote compétent? Avez-vous reçu une formation suffisante pour avoir suffisamment d'assurance lorsque vous étiez aux commandes de cet appareil?

M. Ken: Je ne peux pas répondre par oui ou par non à cette question en ce qui a trait à la poursuite de la formation de mois en mois. Dans certaines disciplines, la formation était suffisante. Dans le cas des attaques au sol, pour les missions assez simples, je pense que nous recevions une formation largement suffisante. Dans le cas des combats aériens, la formation n'était pas toujours suffisante, selon l'époque de l'année et le type de formation reçue par l'adversaire ainsi que le temps dont on disposait pour les consignes avant le vol et le compte rendu par la suite. Je dirais que la formation était limitée.

M. Blackburn: Parlons maintenant de la désorientation. On en a parlé à plusieurs reprises—en tout cas, j'ai entendu parler plusieurs fois de ce phénomène dans les comptes rendus d'accidents d'avions de l'armée canadienne. Les accidents ne sont pas attribués à la désorientation du pilote, mais ce phénomène est mentionné ou évoqué tacitement. D'après les derniers chiffres que j'ai entendus, le CF-18 vaut 37 millions de dollars. Pour les pilotes comme vous, c'est un des meilleurs avions qui aient jamais été construits. Pourtant, il arrive que le pilote de cet appareil soit victime du phénomène de désorientation. Pouvez-vous me dire comment se produit la désorientation dans ce type d'appareil et si un de vous en a déjà été victime?

[Texte]

Mr. Audet: I had one happen where you are in the visual reference environment, looking for a target, and therefore going the other way type of thing—when you are looking for him outside and you are in a tight turn, and then all of a sudden you enter cloud, so you are not looking out the front or looking at your instruments, you are looking out the side somewhere. You are at a fairly safe altitude.

Well, the instant you go back into the cockpit, you have to try to convert from a visual reference to an instrument, and there is a disorientation. I must say it was not incapacitating and it did not last long, but there were a couple of question marks sticking out of my helmet, trying to figure out where I was. At that time, if I had not been at 5,000 or 6,000 ft, or if I had been pointed at the ground, there was a potential for a crash.

But it is a matter of training and discipline, and getting back. Once you look at the HUD, you have to analyse all that information. You are switching from visual cues to an instrument, and you have to process those fairly quickly.

Mr. Blackburn: It is at night, too. Taking off in the far north in the wintertime, it is black most of the time, is it not? In fact, for a couple of months, it is black all the time—almost black—in your forward operating locations, so you are flying virtually at night all the time up there, for several weeks.

• 1650

Mr. Audet: I think that would be a factor. I mean if you are flying on instruments. I find it is the switching from flying on your instruments to visual.

Mr. Blackburn: And back on to instruments.

Mr. Audet: Actually, from instrument to visual is easy, but it is the other way around when it is not planned. If you are already flying on instruments, whether it is at night or in cloud, there is no problem. Personally, I never got disoriented doing that. It was just this one instance. Of course, I cannot speak for all the other pilots.

Mr. Blackburn: And you, sir, have you been disoriented, have you experienced that disorientation?

Mr. Ken: Yes, I have, and it was related to going from a visual flight condition into an instrument flight condition and being slow to monitor the changing attitude of the aircraft, working on the radar screen which is down on the right hand corner and not checking the HUD display as rapidly as I perhaps should have done.

Mr. Blackburn: There are times when you do not know whether you are upside down or whether you are going up or down, is that it?

Mr. Ken: That can happen, but that can happen with a conventional aircraft as well. It has happened to me in an aircraft like a T-33, for example, or an F-104.

[Traduction]

M. Audet: Cela m'est déjà arrivé lorsque je me trouvais dans un environnement visuel, cherchant une cible tout en continuant droit devant moi... Prenons le cas par exemple d'une situation où le pilote regarde à l'extérieur pour tenter d'apercevoir un ennemi, effectue un virage serré et se retrouve tout à coup dans les nuages, le regard fixé sur le côté et non pas droit devant lui ni sur les instruments. Supposons qu'il se trouve à une altitude suffisamment élevée.

Dès que son regard se pose à nouveau dans le cockpit, il doit faire un effort d'accommodation pour s'habituer aux instruments. C'est à ce moment-là que le pilote est désorienté. Dans mon cas, le phénomène n'a pas été grave et n'a pas duré longtemps, mais pendant un certain temps, je me suis vraiment demandé où j'étais. Il ne s'est rien passé, car je volais à 5,000 ou 6,000 pieds, mais si mon avion avait volé en direction du sol, il y aurait eu risque d'accident.

Mais le pilote peut reprendre ses esprits; c'est une question de formation et de discipline. Pour bien comprendre le collimateur de pilotage, il faut analyser toutes ces informations. Le pilote doit réagir assez vite lorsqu'il passe du mode visuel au vol aux instruments.

M. Blackburn: Et les vols de nuit? Lorsque vous décollez dans le Grand Nord, en hiver, c'est la nuit, la plupart du temps? De fait, pendant deux mois à peu près, il fait pratiquement nuit tout le temps dans vos bases avancées du Nord. Par conséquent, pendant plusieurs semaines, vous devez voler de nuit pratiquement tout le temps.

M. Audet: Je pense que l'un des facteurs dont il faut tenir compte à mon avis, c'est le passage du vol aux instruments au vol à vue.

M. Blackburn: Et le retour au vol aux instruments.

M. Audet: Le passage du vol aux instruments au vol à vue est relativement facile. C'est l'autre changement qui est difficile, surtout lorsqu'il est imprévu. L'obscurité et les nuages ne posent aucun problème au pilote lorsqu'il vole déjà aux instruments. Personnellement, je n'ai jamais été désorienté à cause de cela. Cela m'est arrivé uniquement dans les circonstances que j'ai rapportées. Bien entendu, je ne peux pas me prononcer au nom de tous les autres pilotes.

M. Blackburn: Et vous, monsieur, avez-vous déjà été victime du phénomène de désorientation?

M. Ken: Oui, j'ai vécu ce phénomène, et c'est arrivé lors du passage du vol à vue au vol aux instruments. Il m'avait fallu quelques instants avant de prendre conscience du changement d'altitude de l'avion et de revenir à l'écran radar qui se trouve dans le coin droit. Je n'avais peut-être pas vérifié l'écran du collimateur de pilotage aussi rapidement que j'aurai dû.

M. Blackburn: Il vous arrive parfois de ne pas savoir si votre appareil est à l'envers ou si vous vous dirigez vers le haut ou vers le bas?

M. Ken: Cela arrive, mais pas seulement dans un CF-18. Cela m'est arrivé par exemple dans des avions classiques tels que le T-33 ou le CF-104.

[Text]

Mr. Blackburn: But here we are going at very high speeds and at times at very low altitude and you can be disoriented so that in a matter of a couple of seconds you could be into the dirt.

Mr. Ken: No. If you are at very low altitude you are not flying in cloud. If you are at very low altitude you are flying with visual reference to the ground and disorientation would not be a factor unless you induced it by rapid G onset. For example, if you went into a hard break and blacked yourself out. But now we are getting into another kind of problem.

Mr. Blackburn: But that can happen.

Mr. Ken: It can.

Mr. Blackburn: I could go on but I know my time is up. Thank you very, very much.

Mr. Hicks: Gentlemen, thanks for coming. I have enjoyed everything you have said so far. I hope it is giving us some insight into what has been going on.

You answered Mr. Blackburn that you both feel you had sufficient training to fly the CF-18. Does that mean for all tasks?

Mr. Audet: Yes. The training was there and it was progressive. However, you have to keep your hand at it in order to maintain your proficiency. If for some reason you do not keep it up, whether it is because of weather and you do not do much ground attack for a couple of months—sometimes the weather could be miserable in Germany—then your proficiency in air-to-ground will lack, you will be rusty. As a result, when you first go back into the air-to-ground mode you have to fly higher and not press the target and the weather and try to keep yourself in a not saturated environment.

You might want to make the mission not as tactical. We build a scenario for each mission we do, so we might want to keep the scenario a little more simple the first time. Yes, the training is there and you have to do it often, you have to make that your number one priority in order for it to stay safe, I guess.

Mr. Hicks: Do you agree with that, Mr. Ken?

Mr. Ken: Yes. We have a continuation training program on each of the squadrons that is designed to keep you to an acceptable level of training in each of the roles.

Again, it is weather dependent. In Germany, for example, we would frequently go for weeks without doing a really meaningful low-level navigational or low-level ground attack mission simply because we were fogged in or the target areas were fogged in. You can get yourself into a situation where you are lacking a bit of currency in a particular discipline, but then again that is why your supervisory staff come in and say, we are not going to do this particular mission today until we have had a bit more practice at a higher altitude, and so on.

[Translation]

M. Blackburn: Mais dans le cas du CF-18, vous volez à grande vitesse et parfois à très basse altitude. S'il vous arrive d'être désorienté, il suffit de quelques secondes pour qu'une catastrophe se produise.

M. Ken: Non, parce qu'à basse altitude, il n'y a pas de nuages. Quand on vole à très basse altitude et que l'on voit le sol, le pilote ne risque pas d'être désorienté, à moins de provoquer le phénomène par une accélération rapide de la gravité. Ce serait le cas, par exemple, en cas de décélération brutale qui provoquerait une perte de conscience. Mais c'est un autre genre de problème.

M. Blackburn: Cela peut néanmoins se produire.

M. Ken: Oui, en effet.

M. Blackburn: J'aimerais continuer, mais je n'ai malheureusement plus de temps. Merci beaucoup.

M. Hicks: Messieurs, merci d'être venus. Jusqu'à présent, votre témoignage nous a été très utile. J'espère qu'il nous permettra de mieux comprendre ce qui se passe.

Tous les deux, vous avez dit à M. Blackburn que la formation que vous avez reçue pour piloter le CF-18 vous paraissait suffisante. Est-ce que ce commentaire s'applique à toutes les tâches que vous aviez à accomplir?

M. Audet: Oui. Nous avons reçu une formation progressive. Cependant, un pilote doit toujours continuer de s'entraîner pour conserver son aptitude. Si, pour une raison quelconque, le pilote interrompt son entraînement, par exemple parce que le temps est mauvais, comme c'est parfois le cas en Allemagne, s'il interrompt son entraînement aux attaques au sol pendant quelques mois, il finit par être rouillé et par perdre son aptitude pour les attaques air-sol. Par la suite, lorsqu'il reprend l'entraînement aux interventions air-sol, le pilote doit voler à plus grande altitude afin de ne pas être trop près de la cible, de ne pas être incommodé par les conditions météorologiques et d'éviter de se trouver dans un environnement saturé.

Il peut choisir de donner à la mission un caractère moins tactique. Avant chaque mission, nous préparons en effet un scénario. La première fois, le pilote choisira donc un scénario un peu plus simple. C'est vrai que nous recevons une formation et que nous devons nous entraîner souvent. Pour des raisons de sécurité, il est absolument impératif de donner la priorité à l'entraînement.

M. Hicks: Monsieur Ken, êtes-vous d'accord avec votre collègue?

M. Ken: Nous suivons un programme de formation continu qui est conçu pour nous permettre de conserver un degré d'aptitude acceptable pour chacune de nos missions.

Là encore, tout dépend des conditions météorologiques. En Allemagne, par exemple, il arrive souvent que plusieurs semaines se passent sans qu'il soit possible d'effectuer de véritables missions de navigation à basse altitude ou de missions d'intervention tactique au sol à basse altitude, tout simplement parce que le brouillard réduit la visibilité ou dissimule les cibles. Il peut arriver au pilote de perdre un peu de doigté dans certaines disciplines. C'est alors qu'interviennent les superviseurs pour nous faire voler à plus haute altitude jusqu'à ce que nous ayons retrouvé un peu plus d'aisance.

[Texte]

There is another problem, too. I have to keep getting back to this tasking business. In Germany two to three years ago we were tasked with the all-weather intercept role. All-weather intercept, for those of you who are familiar with Voodoo operations, means that you are literally deemed capable of getting airborne in any weather and intercepting an airborne target and destroying it.

The catch is that in Germany you cannot fly in cloud to do that kind of training exercise. So there is a big hole there in your training. That is not germane to peacetime operations because in peacetime we would not be tasked to go out and intercept somebody in cloud. You simply cannot do it since the airspace is so rigidly controlled there. But in wartime I can see a hell of a problem. You would be asking people to get airborne and do a job for which they have had no current training at all.

• 1655

Mr. Hicks: Okay. Staying on the training aspects of CF-18 pilots for a moment, I have been in the simulator at Cold Lake, and to the best of my knowledge that is our only CF-18 simulator. Do we have others?

Mr. Ken: We have three—one at Bagotville, one at Baden and one at Cold Lake. The one at Cold Lake is a bit more sophisticated in the sense that it is a full dome.

Mr. Hicks: Did you both feel you had enough time in the simulators, or were there occasions when you would have appreciated more time?

Mr. Ken: I would have to say no, because our simulator time was severely curtailed during the first course. The Cold Lake simulator did not come on-line until we were about two-thirds of the way through the course. As a result, we had to do some of our training at the naval air station in Lamoine, California. For us, I think the simulator training was inadequate, but that was the first course in 1984. Without having any first-hand knowledge of it, I would presume the simulators are now up and running and that the training is there.

Mr. Audet: The simulator training we received in Germany was by far the most realistic. You could throw up real threats to see if you could avoid them and defeat them and so on. You cannot do this in peacetime.

Mr. Hicks: Did you hear any other complaints from your colleagues regarding the training or the tasking?

Mr. Audet: One thing I heard was that the amount of experience might be declining. Ken alluded to this initially. Clive and I were out there for three or four years and we are now prime candidates. We know what we are doing out there. We have performed just about every kind of mission, and now we are assigned to a ground job somewhere in Canada.

[Traduction]

Mais il y a également un autre problème. Je reviens toujours à l'attribution des tâches. Il y a deux ou trois ans, on nous donnait, en Allemagne, des missions d'interception par tous les temps. Pour ceux d'entre vous qui connaissent les opérations Voodoo, les missions d'interception par tous les temps sont des missions qui consistent à décoller dans toutes sortes de conditions météorologiques afin d'intercepter une cible aérienne et de la détruire.

Le problème, c'est qu'en Allemagne, on ne peut pas voler dans les nuages pour effectuer ce type d'exercice d'entraînement. Par conséquent, il y avait une grosse lacune dans notre formation. Ce type d'opération n'est pas compatible avec les opérations autorisées en temps de paix, car il n'y a pas de raison, en temps de paix, de demander à un pilote d'intercepter un avion dans les nuages. En Allemagne, il est absolument impossible d'effectuer une telle mission, étant donné que l'espace aérien est très contrôlé. En revanche, en temps de guerre, cela risquerait de poser de gros problèmes, car les pilotes seraient amenés à effectuer des missions pour lesquelles ils n'ont reçu aucune formation.

M. Hicks: Nous allons continuer, si vous le voulez bien, à parler de la formation des pilotes de CF-18. J'ai visité le simulateur de Cold Lake, qui, à ma connaissance, est le seul simulateur de CF-18 que nous ayons. Est-ce qu'il y en a d'autres?

M. Ken: Nous en avons trois, un à Bagotville, un à Baden et un à Cold Lake. Celui de Cold Lake est un peu plus perfectionné, étant donné qu'il s'agit d'un dôme complet.

M. Hicks: Estimez-vous tous deux que vous avez suffisamment d'entraînement en simulateur ou pensez-vous au contraire que vous auriez dû y passer plus de temps?

M. Ken: Je dirais que notre entraînement n'a pas été suffisant, étant donné que le temps que nous avons passé en simulateur a été considérablement réduit pendant le premier cours. En effet, les deux tiers du cours environ étaient déjà passés lorsque le simulateur de Cold Lake est devenu opérationnel. Pour cette raison, nous avons dû effectuer une partie de notre formation à la base aéronavale de Lamoine, en Californie. Dans notre cas, la formation en simulateur n'était pas suffisante, mais c'était le premier cours, en 1984. Je n'ai pas d'informations directes à ce sujet, mais je suppose que l'entraînement en simulateur est désormais suffisant.

M. Audet: L'entraînement en simulateur que nous avons suivi en Allemagne était nettement plus proche de la réalité. Le simulateur nous permettait de nous mettre dans des conditions réelles de combat. En temps de paix, il est impossible d'obtenir ce genre d'expérience dans les airs.

M. Hicks: Vos collègues ont-ils formulé d'autres plaintes concernant la formation ou l'attribution des missions?

M. Audet: D'après ce que j'entends, les pilotes semblent avoir moins d'expérience. Ken l'a mentionné au début. Clive et moi avons été pilotes pendant trois ou quatre ans et nous sommes maintenant extrêmement bien préparés. En vol, nous maîtrisons très bien la situation. Nous avons effectué à peu près tous les types de missions, et voilà qu'on nous cantonne à un emploi au sol dans une base canadienne.

[Text]

We are being replaced by newer pilots who only have... Regardless of whether or not they have flown other types of airplanes, they will have only 100, 200 or 300 hours on that type of airplane. That is regrettable, because I feel you need more continuity. When you move the guys on every three years, you lose that experience. After three years a guy is really experienced and he can pass on that knowledge, but unfortunately it is gone. At the rate we were putting people through, it seemed like we were training the new guys coming on.

It seemed like an endless process. A year after we left, the guys with three years in the squadron were also leaving. So you end up with a whole bunch of guys who are not fully experienced. It is not a good mixture.

Mr. Hicks: Which could be a cause of crashes?

Mr. Audet: Yes, a lot of these crashes might have involved guys with less than two years on the airplane.

Mr. Hicks: I have not seen statistics on that yet. Do you have anything to add to that, Mr. Ken?

Mr. Ken: I have a fairly strong opinion about that. I believe you need a firm foundation of experience on any tactical fighter squadron, because of the inherent danger of the job. You need people who can sit there and say, we are not going to do this today, guys.

How do you get that experience? You use people who have had previous tactical fighter tours. You use the building block approach where you take five people and put them on the CF-18. In my case, I flew the CF-104 beforehand. You do not want to have a supervisory structure that is inexperienced in terms of total flying hours and is inexperienced in the role.

I have seen situations where some squadrons are manned that way. You have majors, who are at the first level of supervision on a squadron, coming from outside the tactical fighter community, and without a lot of flying time. They are young. They are very capable people, but they might have a problem relating in a supervisory way to someone who is in their age group and perhaps one of their peers, as opposed to someone who is a little older and a little more experienced. I think it is a common human problem—we tend to look up to people who we perceive to be more experienced or more clever than we are.

There is the occasional squadron commander who gets through there and is getting the proverbial *x* on the board in his climb to a higher rank in the service, who is perhaps not as experienced as he should be to run a fighter squadron. Again, that is a function of the peacetime air force, where you do not get to be a very senior officer in a peacetime air force by winning Victoria Crosses. Unfortunately, you have to make your mark doing staff work or in some other fashion. You see a gradual erosion of that laid-by-example situation which I think is the preferred on a fighting unit, be it a squadron, a destroyer, or whatever.

[Translation]

Nous avons été remplacés par de jeunes pilotes... Peu importe leur expérience sur d'autres types d'avions, ils n'ont que 100, 200 ou 300 heures de vol sur CF-18. C'est regrettable, car, à mon sens, il faudrait plus de continuité. Or, en déplaçant les pilotes tous les trois ans, on ne profite pas de son expérience. Au bout de trois années, un pilote a acquis une bonne expérience qu'il peut transmettre aux autres. Malheureusement, ce n'est pas possible. Au train où allaient les choses, il semblait que nous devions former les nouveaux pilotes.

C'était un cycle sans fin. Un an après notre départ, les pilotes qui avaient trois ans d'expérience dans l'escadrille donnaient, eux aussi, leur démission. L'escadrille était donc composée de pilotes qui n'avaient pas une expérience complète. L'équilibre n'était pas bon.

M. Hicks: Cela pourrait être interprété comme une cause des accidents?

M. Audet: Oui, il est possible que plusieurs de ces accidents aient impliqué des pilotes ayant moins de deux années d'expérience de vol sur le CF-18.

M. Hicks: Je n'ai pas encore vu de statistiques à ce sujet. Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Ken?

M. Ken: Je suis convaincu qu'il existe un lien de cause à effet. J'estime qu'il faut une solide expérience pour faire partie d'une escadrille d'intervention tactique, en raison du danger que présente ce type de mission. Il faut être supervisé par une personne capable de décider quelles sont les missions possibles, compte tenu des risques qu'elles présentent.

Comment obtenir cette expérience? Il faut faire appel à des pilotes qui ont déjà participé à des séances d'entraînement aux interventions tactiques. Il faut constituer une équipe de cinq personnes en charge d'un CF-18. Dans mon cas, j'ai commencé par piloter un CF-104. Il n'est pas bon que les superviseurs n'aient pas accumulé un nombre d'heures de vol suffisant et n'aient pas suffisamment d'expérience dans leurs fonctions de supervision.

J'ai connu des escadrilles qui étaient dirigées de cette manière par des majors au premier échelon de supervision provenant d'un secteur autre que celui des interventions tactiques et n'ayant pas accumulé de nombreuses heures de vol. Ces superviseurs sont jeunes et très compétents, mais ils ont peut-être de la difficulté à exercer un rôle de supervision avec des personnes de leur âge, qui sont peut-être leurs pairs, par opposition à une personne qui serait plus âgée et qui aurait peut-être un peu plus d'expérience. Je pense qu'il est tout à fait naturel d'avoir plus de respect pour les gens qui semblent avoir plus d'expérience et de connaissances que nous.

On a parfois affaire à des commandants qui ont atteint un grade supérieur sans avoir nécessairement l'expérience voulue pour commander une escadrille de combat. Mais on n'y peut rien, car, en temps de paix, les officiers ne gagnent pas leurs galons au combat. Malheureusement, un superviseur doit faire ses classes d'une manière ou d'une autre. On assiste petit à petit à la disparition de l'apprentissage par l'exemple, qui est, à mon avis, une des meilleures formes d'apprentissage qui puissent exister dans une unité de combat, qu'il s'agisse d'une escadrille, d'un contre-torpilleur, etc.

[Texte]

[Traduction]

• 1700

Mr. Hicks: It sounds to me like both of you could make recommendations. This has come up two or three times since you arrived today. You would both recommend that pilots be allowed to fly CF-18s longer, that they attain more experience and have more overall experience in the squadrons.

Mr. Audet: I certainly believe that because of the multi-role environment. On another type of airplane, the F-5, the 104, or the 101, you had one role. After one year or two years you may well have been competent enough on your type of airplane. I am sure it probably takes longer to be well versed in the multi-roles of the CF-18. The airplane is a lot more complex than any of these previous airplanes.

Mr. Hicks: On a different topic altogether, two of the accident reports I looked at so far involve the deployment of the arrester hook. If I remember correctly, the arrester hook was deployed and in both cases did not engage the arrester cable. Did you receive sufficient training in deploying the arrester hook to engage arrester cables?

Mr. Audet: I do not think there was. In both cases the hook was deployed after the cable had already gone by so it did not matter. It was the fact that it happened in England and the cables are not at the end of the runway. The cables are more like a third of the way down. So by the time the hook was down, the cable had already gone by.

In the second case there was pilot error. He was stepping on the brake and the airplane was going so fast, even though the hook was deployed, that the tail section was not even touching the ground so he could not hit. It was not an airplane malfunction. It was just poor timing.

Mr. Hicks: But it was pilot error in that second case, and that is why I asked whether you received sufficient training in deploying that arrester hook.

Mr. Audet: Yes, as a matter of fact, there was an amendment to the checklist after that to keep your feet off the brakes.

Mr. Ken: The training required to deploy the arrester hook is very simple. You just move a handle down and the hook comes down. The crucial point is the decision-making process that goes along with this: when to put the hook down, when to decide you have a problem that requires you to take the cable before running off the end of the runway.

I was intimately involved with the first accident because I was directly behind the pilot who did it.

Mr. Hicks: In the same aircraft?

Mr. Ken: No, I was leading the section taking off immediately behind him. The mistake was made, but I think you can take a look beyond that at the so-called human factors involved in the accident and at the amount of tasking this particular pilot was involved with at the time.

He was a squadron commander of the first operational CF-18 Squadron, which had three different tasks in the space of a year. We were supposed to hold an air defence alert in Comox. That was changed after two months to

M. Hicks: J'ai l'impression que vous pourriez tous deux présenter des recommandations. J'y ai pensé deux ou trois fois depuis le début de votre témoignage. Vous pourriez recommander que les pilotes soient autorisés à voler plus longtemps sur les CF-18 afin d'acquérir plus d'expérience et d'augmenter ainsi l'expérience générale des escadrilles.

M. Audet: Ce sera certainement utile, compte tenu de la polyvalence des missions qui sont demandées aux pilotes. Les pilotes des autres avions, tels que les F-5, les 104 ou les 101, n'ont qu'une mission à accomplir. Au bout d'une année ou deux, le pilote connaît assez bien son avion. Je suis certain qu'il faut beaucoup plus de temps pour bien connaître les rôles polyvalents du CF-18. C'est un avion beaucoup plus complexe que les autres.

M. Hicks: Pour parler d'autre chose, deux des comptes rendus d'accident que j'ai lus font état de l'utilisation de la crosse d'arrêt. Si je me souviens bien, les pilotes avaient bien sorti la crosse d'arrêt dans les deux cas, mais n'étaient pas parvenus à accrocher le câble d'arrêt. Avez-vous reçu une formation suffisante pour savoir manipuler la crosse d'arrêt?

M. Audet: Je ne pense pas. Dans les deux cas, le pilote avait déployé la crosse d'arrêt après avoir passé le câble. Cela s'explique par le fait que c'était en Angleterre, où les câbles ne sont pas installés en bout de piste, mais plutôt à un tiers du parcours. Aussi, au moment où le pilote avait baissé la crosse d'arrêt, il avait déjà dépassé le câble.

Dans le second cas, l'accident a été attribuable à une erreur du pilote. Il appuyait sur le frein, et l'avion allait si vite que la crosse, même si elle était sortie, ne pouvait pas toucher le sol. Cet accident n'est pas dû à un mauvais fonctionnement de l'avion, mais à une mauvaise synchronisation.

M. Hicks: Dans le deuxième cas, c'était une erreur de pilotage, et c'est la raison pour laquelle je vous demandais si vous receviez une formation suffisante dans la manœuvre de la crosse d'arrêt.

M. Audet: Oui, et d'ailleurs, la liste de vérification a été modifiée par la suite pour demander au pilote de ne pas freiner.

M. Ken: C'est très facile d'apprendre à manoeuvrer la crosse d'arrêt. Il suffit de déplacer une manette pour faire sortir la crosse. Le plus difficile, c'est de prendre la décision d'abaisser la crosse quand on réalise qu'il y a un problème et qu'il faudrait faire ralentir l'avion à l'aide du câble avant d'arriver en bout de piste.

Je connais bien les circonstances du premier accident, étant donné que je me trouvais juste derrière le pilote qui en a été la victime.

M. Hicks: Dans le même avion?

M. Ken: Non, je commandais la section qui devait décoller juste derrière lui. Il y a eu erreur humaine, mais je pense qu'il faut aller au-delà des facteurs humains qui sont à l'origine de l'accident et prendre en compte les diverses tâches que ce pilote devait mener de front au moment de l'accident.

Ce pilote commandait la première escadrille opérationnelle de CF-18. En l'espace d'un an, il avait changé trois fois de tâches. Nous étions censés simuler une alerte aérienne à Comox. Deux mois plus tard, notre exercice a été

[Text]

holding air defence alert in Cold Lake, and then we went to Bagotville and finally we were going to Germany. This all happened between August 1984 and June 1985. With each one of these changes, as you can appreciate, the amount of staff work was just incredible. We were just spinning our wheels trying to keep up with the different publications generated to justify our performing these roles in these different locations.

There was a pilot who was totally "maxed out". He made an error. You cannot take that away from him. If you take a look at what was going on behind the scenes, I think it is understandable that the potential was there for making a mistake.

Mr. Hicks: It sounds as if you have both read as many accident reports as have been available of any CF-18 investigations.

Mr. Audet: Yes, I got out in October 1989 so I am not familiar with the latest four, which all occurred in the beginning of 1990. I am as familiar as what is published in the newspaper. Let us put it that way.

• 1705

Mr. Hicks: Do you fellows feel that any reports you have read of investigations have covered sufficiently a wide enough range—software investigated, the pilot's psychological state, frame weaknesses? How many...?

Mr. Audet: Do you mean from a lessons-learned point of view of a crash, the way we get it on a...? The flight safety network is good. No punches are held, really. We get briefed on the cause of the accident. I cannot fault the military for that. I think on all of the previous accidents they did their utmost to determine the cause factor in order to prevent these accidents.

Mr. Ken: I think our flight safety network in the service is second to none. The board is essentially given two weeks to come up with the cause factor, and that can be extended. I think the MSTRS tape has been recovered in virtually every crash and we now have so much data that I think the cause factors have been established beyond a reasonable doubt. That information is certainly passed out to the field.

Mr. Hicks: Do you think, as experienced pilots, that these recent crashes we have had are going to have a serious effect on morale of pilots? Do you think they are going to fly more cautiously or do you think these crashes are going to affect any of their decisions while flying now?

Mr. Audet: Well, we always fly cautiously, but I think the air force might put in rules and regulations to prevent them from doing as harsh manoeuvres. However, I do not think that will affect the morale, because as a fighter pilot you never think it is going to happen to you. You have to believe. You have to be fully confident that this... It would not affect me if I were out in the field right now.

Mr. Hicks: How frequently did you fellows have specialized medical examinations for CF-18 pilots?

Mr. Audet: It is a standard every year.

[Translation]

transporté à Cold Lake; nous nous sommes rendus ensuite à Bagotville, puis finalement en Allemagne. Tous ces changements sont intervenus entre le mois d'août 1984 et le mois de juin 1985. Comme vous pouvez l'imaginer, chacun de ces changements occasionne un travail incroyable. On n'en finissait plus de lire les différentes publications produites pour justifier l'exécution de ces missions dans des endroits différents.

Ce pilote était débordé. Il a fait une erreur. On ne peut pas lui en vouloir. Quand on essaie de comprendre la situation, on réalise qu'il y avait là un potentiel d'erreur.

M. Hicks: On dirait que vous avez lu tous les rapports d'enquête qui ont été produits.

M. Audet: Oui, mais j'ai quitté l'armée en octobre 1989 et je ne sais pas très bien ce qui s'est passé dans le cas des quatre derniers accidents qui ont tous eu lieu au début de l'année 1990. Enfin, j'ai lu les comptes rendus des journaux.

M. Hicks: Estimez-vous que les rapports d'enquêtes que vous avez lus étaient suffisamment complets et qu'ils passaient en revue le logiciel, l'état psychologique du pilote, les faiblesses de la structure? Combien...?

M. Audet: Est-ce que vous faites allusion aux leçons qu'on peut tirer d'un accident? Le réseau de sécurité des vols est bon. En vérité, on ne nous cache rien. On nous explique les causes des accidents. De ce côté-là, je pense que les autorités militaires font bien leur travail. Dans le cas de tous les accidents précédents, elles ont fait tout leur possible pour déterminer les causes afin d'être en mesure d'éviter d'autres accidents.

M. Ken: Je pense que notre réseau de sécurité des vols est impeccable. La commission dispose de deux semaines pour déterminer les causes d'un accident, mais ce délai peut être repoussé. Dans presque tous les cas, je crois qu'il a été possible de récupérer la bande magnétique d'enregistrement des données de vol, si bien qu'on dispose maintenant de suffisamment d'informations pour établir hors de tout doute les causes réelles des accidents. Toutes ces informations sont transmises au personnel.

M. Hicks: Croyez-vous, vous qui êtes des pilotes d'expérience, que les récents accidents qui ont eu lieu auront une incidence grave sur le moral des pilotes? Pensez-vous que les pilotes seront plus prudents ou qu'ils seront amenés à prendre des décisions très différentes?

M. Audet: Vous savez, les pilotes sont toujours prudents, mais je pense que l'armée va peut-être émettre des instructions et des consignes pour interdire certaines manoeuvres délicates. Cependant, je ne pense pas que les accidents auront une incidence sur le moral, car les pilotes de chasse ne pensent jamais qu'un accident peut leur arriver. Ils doivent avoir confiance en eux. Quant à moi, mon moral ne serait pas affecté si j'étais encore en activité.

M. Hicks: Pendant combien de temps les pilotes de CF-18 passent-ils des examens médicaux spécialisés?

M. Audet: Tous les ans, c'est obligatoire.

[Texte]

Mr. Hicks: One per year?

Mr. Audet: One per year.

Mr. Ken: Yes, we have our medical each year and now they are doing centrifuge training each year as well. That was more than adequate.

Mr. Blackburn: I am sorry to interrupt, but what was the last...?

Mr. Ken: Centrifuge training, G-training.

Perhaps I can address the question you asked Mr. Audet a second ago about morale. I agree with Dan inasmuch as I do not think the perception is out there that the airplane is malfunctioning.

If people thought something was wrong with the airplane, certainly morale would suffer if you were ordered to go and fly it. But that is not the case. I think the morale is probably suffering more from a perceived lack of policy as to what we are doing with the airplane than anything else. I believe we are still carrying targets. Two years ago I had to fly across a border to get to them and now I can get in my car and drive to them, so people are wondering what exactly we are doing with the airplane. I think this is probably more a cause for concern morale-wise than anything else.

Mr. Hicks: Are these military decisions or government decisions?

Mr. Ken: I think they are probably governmental decisions, sir, in the final analysis.

Mr. Hicks: Are budgetary restraints causing these...?

Mr. Ken: It is budgetary restraints certainly, but I think it is just a lack of a clear-cut defence policy right now, in light of what has happened in the last year or so in eastern Europe.

Mr. Blackburn: You were talking about chasing targets to which you can now drive as opposed to simulating where they were before. Are you saying that the diminishing tension between East and West is having a bad effect on morale, is lowering morale?

Mr. Ken: Indirectly in a sense. Before, when we had a solid inner German border, people knew where the enemy was, so to speak. We knew we had a task to do; it was to take out that airfield across that border. Now that border no longer really exists.

The targeting—I can only assume because I am no longer privy to war plans—has not changed. We are proceeding as before, because there is more or less nothing else to do right now. I think people are starting to ask a few questions in that respect.

• 1710

Mr. Darling: Gentlemen, I want to congratulate you both for appearing before the committee. With your experience you have provided a lot of excellent information and background. Mr. Audet, you said you are now an airline pilot. How long did you serve in the Armed Forces? I would assume 20 years or probably more.

[Traduction]

M. Hicks: Un examen tous les ans?

M. Audet: C'est exact.

M. Ken: Oui, nous avons une visite médicale tous les ans et, désormais, les pilotes suivent une préparation à l'accélération de la gravité, chaque année également. C'est plus que suffisant.

M. Blackburn: Excusez-moi de vous interrompre, mais je n'ai pas saisi ce que vous avez mentionné en dernier... .

M. Ken: La préparation à l'accélération de la gravité, la force G.

Je vais essayer de répondre à la question que vous venez de poser à M. Audet au sujet du moral. Je suis d'accord avec Dan dans la mesure où les pilotes sont convaincus que la cause de l'accident n'est pas due à un mauvais fonctionnement de l'avion.

En effet, le moral des pilotes serait certainement moins bon s'ils avaient des doutes quant à la fiabilité de l'avion. Mais ce n'est pas le cas. Le moral des pilotes souffre probablement plus de l'absence de politique sur l'utilisation de l'avion. Je suppose que les pilotes continuent à faire des exercices. Il y a deux ans, je devais me rendre de l'autre côté de la frontière pour repérer les cibles. Désormais, je peux m'y rendre en voiture. Par conséquent, les gens se demandent quelle est l'utilité des avions. C'est probablement une des raisons pour lesquelles le moral est moins bon.

M. Hicks: Est-ce que cela est dû à des décisions militaires ou des décisions du gouvernement?

M. Ken: En dernière analyse, cela tient probablement aux décisions du gouvernement.

M. Hicks: Et aux compressions budgétaires?

M. Ken: Les compressions budgétaires sont certainement en cause, mais c'est surtout l'absence, actuellement, d'une politique de défense bien définie face aux événements qui ont eu lieu l'an dernier en Europe de l'Est.

M. Blackburn: Vous disiez que vous pouvez désormais vous rendre à l'emplacement des cibles qui faisaient avant l'objet des exercices. Pensez-vous que la diminution de la tension entre l'Est et l'Ouest a un mauvais effet sur le moral des pilotes?

M. Ken: Indirectement, probablement. Auparavant, la frontière entre les deux Allemagnes était bien définie. On savait où se trouvait l'ennemi, pour ainsi dire. Notre mission était claire: il fallait prendre d'assaut le terrain d'aviation qui se trouvait de l'autre côté de la frontière. Désormais, il n'y a plus vraiment de frontière.

Je ne connais pas les plans de l'état-major, mais je suppose que les cibles sont toujours les mêmes. Les pilotes font les mêmes exercices qu'auparavant, parce qu'il n'y a pratiquement rien d'autre à faire en ce moment. Je pense que les gens commencent à se poser des questions à ce sujet.

M. Darling: Messieurs, j'aimerais vous remercier tous les deux pour votre témoignage. Votre expérience est pour nous une excellente source d'information. Monsieur Audet, vous avez mentionné que vous êtes maintenant pilote de ligne. Combien de temps êtes-vous resté dans l'armée? Une vingtaine d'année, peut-être plus?

[Text]

Mr. Audet: That is correct. I joined in 1968. Initially I was a private in the navy. I did not start my flying career as such until 1977.

Mr. Darling: But you served 20 years? I just thought for the record that would be good for the committee to know.

Mr. Audet: Yes, I served for 21 years.

Mr. Darling: And how about you, sir?

Mr. Ken: I served for 25 years.

Mr. Darling: Are you in the flying business now?

Mr. Ken: I am. I work as an airline pilot too.

Mr. Darling: From that I am assuming when air officers retire they are probably the cream of the crop for airlines to grab. Is that not correct?

Mr. Ken: I think if you meet certain age restraints and so on, that is probably true.

Mr. Darling: In other words, because of your expertise you are such fantastic pilots that you are pretty well assured of a flying job when you leave. Of course, when you look at the two of you there, actually leaving and retiring in the prime of life, that comes back to a question I wonder about. From what you have told me, Mr. Audet, I think you said you flew the F-18s for four years. Is that correct, give or take? Then, of course, there was somebody breathing down your neck wanting that job. When you are at the peak of your career, at the peak as far as capabilities are concerned, you are put down to push paper and that is about it. Is that correct?

Mr. Ken: That is entirely correct, but having said that, I am afraid I cannot offer you a reasonable alternative to that system because we are a very small air force. We have far more pilots than we have cockpit positions. I could stay and fly the F-18 for another 10 years, but what about the other fellows in the wings who are waiting to get that sort of experience? It is a vicious circle.

We train, and we leave when we are at the apogee of our experience and capability on the airplane, but then if we stay very much longer then we are blocking progress for other people who need that position and need to get that experience.

Mr. Audet: I do not quite agree with that. I believe the experience of staying on the fighter squadron is probably more valuable than rotating people every three years.

Mr. Darling: That would certainly seem logical. I have talked to senior officers before. You get a Lieutenant-General and the CDS, and at the peak of their careers 55 is the cut-off age, and no matter how good you are and how capable you are, you are put out to pasture.

You were mentioning your years in Germany and that actually the number of pilots there were reduced. I think you had a figure of 21 or so actual pilots flying there, yet there should have been 25. In other words, 21 were doing the work of 25. Is that to cut down expenses, or are there just not trained pilots available there?

[Translation]

M. Audet: C'est exact. Je me suis engagé en 1968. Au départ, j'étais matelot dans la marine. J'ai commencé ma carrière de pilote seulement en 1977.

M. Darling: Vous avez donc 20 ans de service. Je pense qu'il est bon que cela soit précisé dans le compte rendu du Comité.

M. Audet: Oui, j'ai accumulé 21 années de service.

M. Darling: Et vous, monsieur Ken?

M. Ken: J'ai 25 années de service.

M. Darling: Est-ce que vous êtes encore pilote actuellement?

M. Ken: Oui, je suis, moi aussi, pilote de ligne.

M. Darling: Je suppose que les lignes aériennes s'arrachent probablement les pilotes de l'armée lorsqu'ils prennent leur retraite, étant donné qu'ils comptent probablement parmi les plus compétents.

M. Ken: C'est probablement vrai, dans la mesure où ces pilotes sont admissibles, compte tenu de leur âge, etc.

M. Darling: Autrement dit, avec l'expérience que vous avez, vous êtes de si bons pilotes que vous êtes pratiquement garantis de trouver un emploi dans l'aviation civile quand vous quittez l'armée. Vous êtes tous deux dans la fleur de l'âge et vous avez pris votre retraite de l'armée. Cela me fait réfléchir. Je crois, monsieur Audet, que vous m'avez dit que vous avez piloté des CF-18 pendant quatre ans. Vous aviez vraiment envie de piloter ces avions. Quand vous vous trouvez au sommet de votre carrière, on vous cantonne à des tâches administratives, et vous ne pouvez plus voler. C'est bien cela?

M. Ken: C'est tout à fait exact. Cela dit, je suis incapable de vous proposer une autre solution, étant donné que l'armée canadienne est très petite et que les avions dont elle dispose ne sont pas assez nombreux pour ses effectifs de pilotes. Si j'avais continué à piloter des CF-18 pendant 10 ans, j'aurais empêché les nouveaux pilotes d'acquérir eux-mêmes de l'expérience. C'est un cercle vicieux.

Nous nous entraînons, puis nous quittons l'armée quand nous sommes au sommet de notre expérience et de nos capacités, mais en restant plus longtemps, on empêcherait les autres pilotes d'acquérir la même expérience que nous.

M. Audet: Je ne suis pas tout à fait d'accord. Je pense qu'il est probablement préférable de maintenir les pilotes dans une escadrille de chasse plutôt que de les muter tous les trois ans.

M. Darling: Cela me paraît logique. J'ai déjà discuté avec des officiers supérieurs, des lieutenants généraux et des CED qui sont automatiquement mis au rancart à 55 ans, indépendamment de leurs capacités et de leur expérience.

Vous avez parlé de votre séjour en Allemagne et de la réduction des effectifs de pilotes. Je crois que vous étiez 21 pilotes là-bas, alors que vous auriez dû être 25. Autrement dit, 21 pilotes effectuaient le travail de 25. Cette diminution des effectifs avait-elle pour but de réduire les dépenses ou était-elle tout simplement due à une pénurie de pilotes expérimentés?

[Texte]

Mr. Ken: We just could not get the people through the training mill fast enough to bring all the squadrons up to that level. It was not a question of saving money. It was, I think, probably an unrealistic goal to try to generate so many trained F-18 pilots over that time period.

We also had unforecasted attrition in the sense that I believe in the first year we had seven or eight F-18 pilots who put in their releases to go to airlines and what not, which had not been forecast. I think that in the beginning the feeling was anybody who was fortunate enough to be selected to fly the F-18 would stay with the program ad infinitum. That did not happen. People got better offers somewhere else and left for all of the various reasons that people do leave the military.

• 1715

Mr. Darling: I was under the impression that you just did not write a letter regarding your release and leave three weeks later.

Mr. Ken: That is correct.

Mr. Darling: You had a commitment and you signed on the dotted line, whether it was in blood or not, and you had to stay.

Mr. Ken: That is correct. However, for most of the pilots the terms of service allowed them to leave with six months' notice.

Mr. Darling: No matter how much money... and it was an astronomical figure given here this morning. For you two, with your vast experience, the government had over \$2 million invested in both of you for bringing you up to top grade as pilots. You can hardly blame the Armed Forces and the senior personnel, when they have exceptional pilots, for trying to hang on to them.

From what you gentlemen have said, you have all spoken in the highest regard with respect to the aircraft. So have the officers who appeared before us this morning. In most of the cases, then, it is human error. You have looked at a lot down through your career. Naturally, as a pilot the first thing you are going to do is darn well look at a crash. In your view most of these crashes have been human error.

Mr. Audet: Of the ones I am familiar with, I think only one was due to a mechanical loss.

Mr. Darling: It was one out of 12.

Mr. Audet: I think there are 13 now.

Mr. Ken: I know of only one—the Bagotville crash—that was attributable to mechanical problems. I think the rest revolved around human factors.

[Traduction]

M. Ken: Il était tout simplement impossible de former aussi rapidement les pilotes pour pourvoir suffisamment les escadilles. Ce n'était pas une question d'économies. À mon avis, il était probablement irréaliste de supposer qu'on était capable de former autant de pilotes de CF-18 au cours d'une telle période.

Je crois également que le nombre de départs s'est avéré plus élevé que prévu au cours de la première année, puisque sept ou huit pilotes de CF-18 ont quitté l'armée pour accepter des emplois dans des lignes aériennes. Je crois qu'on était persuadé, au début, que tous les pilotes qui avaient la chance d'être sélectionnés pour piloter le CF-18 ne demanderaient jamais leur congé. Cela ne s'est pas produit. Certains pilotes ont reçu de meilleures offres d'emploi ou ont quitté l'armée pour diverses autres raisons.

M. Darling: J'avais l'impression qu'il n'était pas possible d'écrire une lettre demandant la mise en disponibilité et de quitter les Forces armées trois semaines plus tard.

M. Ken: C'est exact.

M. Darling: Vous vous étiez engagé, vous aviez signé au bas de la page, avec votre propre sang ou non, vous deviez donc rester.

M. Ken: C'est exact. Toutefois, les conditions de service permettent à la plupart des pilotes de partir en présentant un préavis de six mois.

M. Darling: Quelles que soient les sommes... et c'est un chiffre astronomique que nous avons entendu ce matin. Dans votre cas, compte tenu de votre grande expérience, le gouvernement a dépensé 2 millions pour que chacun de vous acquiert les compétences requises pour les meilleurs pilotes. On ne peut certes pas blâmer les Forces armées et les officiers supérieurs quand ils essaient de conserver dans les rangs les pilotes exceptionnels dont ils disposent.

D'après vos déclarations, messieurs, vous avez la plus haute opinion de cet appareil. Cette opinion est partagée par les officiers qui ont comparu devant le Comité ce matin. Dans la plupart des cas, donc, il s'agit du facteur humain. Tout au long de votre carrière, vous avez vu bien des choses. Naturellement, pilotes vous-mêmes, vous vous intéressez en premier lieu à ce qui touche aux accidents. À votre avis, la plupart de ceux-ci résultent d'une erreur humaine.

M. Audet: De tous les accidents sur lesquels je me suis renseigné, je crois qu'un seul a résulté d'une défaillance mécanique.

M. Darling: Cela donne 1 sur 12.

M. Audet: Je crois qu'il y en a eu 13 maintenant.

M. Ken: Je n'en connais qu'un seul—l'écrasement à Bagotville—qui a résulté de difficultés mécaniques. Je crois que les autres mettaient en cause les facteurs humains.

[Text]

Mr. Darling: You have also suggested here—and it certainly seems logical—that an F-18 pilot who is so specialized and so trained should not have to waste his time by doing a lot of pencil pushing and ordinary duties other than just keeping trained. If you have any spare time, it is to study the aircraft, rather than—there is one of the experienced ones—ordinary staff duties.

Mr. Audet: I agree with that, because some of these staff duties were very menial. Not that I object; you are part of a family when you belong to a squadron. If you are tasked to do something, you will do it. However, it was done to the detriment of our other priorities. It was not prioritized in the proper way, as I see it. If there were some support staff, they could have done those same duties, with no F-18 or pilot skill required to do those duties.

Mr. Darling: That certainly seems like a very logical and sensible plan.

Mr. Audet: I agree with that.

Mr. Darling: The other thing is: how long were you on the F-18? Around four years?

Mr. Ken: Just under five years.

Mr. Darling: You were probably one of the senior ones.

Mr. Ken: I was at the time.

Mr. Darling: If you had stayed and if there was not the great carrot with the airlines, how long could you have stayed as an active F-18 pilot?

Mr. Ken: My analysis was not long at all.

Mr. Darling: In other words, the ax was going to fall and you were going to be put on the ground.

Mr. Ken: That is correct. From Germany I went to the staff college in Toronto and then I was posted to NDHQ to be in charge of the new fighter aircraft, the follow-on to the F-18, which I quickly discerned to be a rather dead-end job in the current fiscal. . . This was going to be for three years.

Then you get into the rank and age problem, where I was likely going to be a lieutenant-colonel. I was going to be 46ish, and there was not going to be an F-18 job in the future for me. The only job I could have held at that point would have been a squadron commander's job.

• 1720

We have only seven squadron commanders on the F-18. When you play the odds, you have to take a very realistic look at your chances and then make your decision to either go or stay.

Mr. Darling: You are both out of the system now. Are there some F-18 pilots who have been in there since day one and are still active F-18 pilots?

[Translation]

M. Darling: Vous avez aussi suggéré ici—ce qui semble très logique—qu'un pilote de CF-18 qui est tellement spécialisé et a reçu une formation si poussée ne devrait pas perdre son temps à exécuter du travail administratif et des activités de routine qui n'ont rien à voir avec son entraînement, qui devrait être sa seule occupation. Pour les plus expérimentés, si vous avez du temps libre, c'est pour étudier l'appareil plutôt que de faire du travail d'administration.

M. Audet: Je suis tout à fait d'accord avec cela, car ces travaux administratifs étaient d'une importance très secondaire. Non pas que je m'y oppose; appartenir à un escadron, c'est appartenir à une famille. On vous demande de faire quelque chose, vous le faites. Toutefois, ceci était effectué au détriment d'autres activités prioritaires. À mes yeux, les priorités n'étaient pas correctement établies. Si on avait un personnel de soutien, celui-ci pourrait exécuter ces tâches qui ne demandent pas les compétences d'un pilote ou la connaissance du CF-18.

M. Darling: Ceci me semble tout à fait logique et raisonnable.

M. Audet: Je suis d'accord avec cela.

M. Darling: Autre question: combien de temps avez-vous été affecté au CF-18? Quatre ans environ?

M. Ken: Un peu moins de cinq ans.

M. Darling: Vous étiez donc probablement l'un de ceux ayant le plus d'ancienneté.

M. Ken: Oui, à l'époque.

M. Darling: Si vous étiez resté en poste et si vous n'aviez pas été attiré par la juteuse carotte offerte par les lignes de navigation aérienne, combien de temps seriez-vous demeuré pilote de F-18?

M. Ken: Pas très longtemps, d'après mon analyse de la situation.

M. Darling: En d'autres termes, la hache allait tomber et vous alliez vous retrouver au sol.

M. Ken: C'est exact. Après avoir servi en Allemagne, je suis allé à l'École supérieure de guerre à Toronto et, ensuite, j'ai été affecté au QGDN pour suivre le dossier du nouveau chasseur, celui qui suivrait le CF-18, et j'ai rapidement réalisé que c'était un poste sans issue, compte tenu de la situation fiscale actuelle. . . Cette affectation était pour trois ans.

Ensuite, il faut tenir compte du grade et de l'âge; Il était probable que j'allais être nommé Lieutenant-Colonel. J'approchais de 46 ans et je ne voyais pas d'affectation sur un CF-18 pour l'avenir. Le seul poste à envisager était celui de Commandant d'escadron aérien.

Nous n'avons que sept commandants d'escadrons pour le CF-18. Quand on calcule les probabilités, il faut examiner d'une façon très réaliste quelles sont les possibilités et ensuite faire le choix: partir ou rester.

M. Darling: Vous avez tous les deux décidé de partir. Parmi les pilotes de CF-18 actuels, il y en a-t-il qui sont là depuis le début?

[Texte]

Mr. Ken: Yes.

Mr. Darling: They have therefore been in six or seven years.

Mr. Ken: From 1982, eight years, I guess.

Mr. Darling: At least they have kept some flying.

Mr. Ken: Yes.

Mr. Audet: Quite a few of those had to serve two or three years on a ground tour at Air Command or in Ottawa.

Mr. Darling: I see. In other words, the recommendation from you experienced pilots is that, if a guy is doing a good job, he should be kept there.

Mr. Audet: There is a problem that Clive alluded to earlier. If the guy is in it to get promoted to a colonel at the age of 30 or whatever, he has to be rewarded by doing a ground tour somewhere. You have to reach a higher compromise than what is happening right now. I think you have to keep the more experienced flying, instead of what is happening out there right now.

Mr. Darling: With respect to these pilots with the six years, could seven years be the longest for a pilot on the F-18?

Mr. Ken: No, there are guys who were on the first cadre in 1982 who are still flying the F-18.

Mr. Darling: It is then eight years. With eight years in flying the F-18, would none of them be colonels?

Mr. Audet: No. Otherwise, they probably would not be on a flying tour.

Mr. Darling: That is what I meant. They are all of a lower rank, captain or maybe major.

Mr. Audet: As a matter of fact, if I had turned down the promotion, I would probably have kept flying as a captain. As soon as you get promoted, you are bound to be in a supervisory position, which involves a ground tour somewhere along the line. Basically, as a major you have to do two ground tours before you can go on a flying tour.

Mr. Darling: It was five years for you, Major, and almost five years for you. Did you have any close calls whereby you are here by the grace of God only or were you very fortunate?

Mr. Audet: Oh, yes, I think everybody who is—

Mr. Darling: That is right. Every one of you had near-misses.

Mr. Audet: Exactly. Some of them were caused by my own misattention. I feel some of these were inevitable; they just went along with the job.

It is a higher-risk environment to be a fighter pilot than it is to be an airline pilot, there is no doubt about it. As far as I can conceive of it, some of these near-misses were not avoidable; they were just part of the job.

Mr. Darling: That is why you jumped immediately from the one uniform to the other without any worrying.

[Traduction]

M. Ken: Oui.

M. Darling: Ils ont donc de six à sept ans d'expérience.

M. Ken: Depuis 1982; je pense que cela leur donne huit ans.

M. Darling: Tout de même, ils pilotent toujours.

M. Ken: Oui.

M. Audet: Un bon nombre d'entre eux ont dû servir au sol pendant deux ou trois ans, soit au Commandement aérien, soit à Ottawa.

M. Darling: Je vois. Autrement dit, votre recommandation, et vous êtes des pilotes chevronnés, serait que si un pilote fait du bon travail on devrait le garder où il est.

M. Audet: Il faut tenir compte de la question à laquelle Clive a fait allusion il y a quelques instants. Si ce que le pilote veut c'est être colonel à 30 ans, disons, il faut le récompenser en lui donnant une affectation au sol quelque part. Je crois qu'il faudrait arriver à un meilleur compromis que celui que nous avons actuellement. Il faudrait que les pilotes les plus expérimentés continuent à piloter au lieu de faire ce qu'ils doivent faire maintenant.

M. Darling: En ce qui concerne ces pilotes qui ont six ans d'expérience, peut-on dire que sept ans seraient le maximum pour un pilote de CF-18?

M. Ken: Non, certains faisaient partie du premier groupe de 1982 et continuent toujours à piloter le CF-18.

M. Darling: Cela fait huit ans. Après avoir été pilote de CF-18 pendant huit ans, aucun d'eux n'a le grade de colonel?

M. Audet: Aucun. Sans quoi ils ne pourraient sans doute pas être affecté comme pilote.

M. Darling: C'est ce que je voulais dire. Ils ont tous un rang inférieur, capitaine, ou peut-être major.

M. Audet: Enfin, si j'avais refusé ma promotion, j'aurais probablement pu continuer à piloter avec le grade de capitaine. Dès que vous recevez une promotion, vous appartenez automatiquement aux cadres, ce qui entraîne une affectation au sol à un moment donné. Essentiellement, si vous êtes major vous devez terminer deux tours de service au sol avant de retourner aux vols opérationnels.

M. Darling: Vous y avez donc passé cinq ans, major, et votre collègue presque cinq ans. Avez-vous rencontré des situations où vous l'avez échappé belle qui feraient que vous n'êtes ici que par la grâce de Dieu, ou bien avez-vous été chanceux?

M. Audet: Oh, oui et tous ceux...

M. Darling: Oui, c'est vrai, chacun de vous a connu des quasi-collisions.

M. Audet: Exactement. Dans certains cas il s'est agi d'un manque d'attention de ma part. Ceci me semble inévitable; cela fait partie du travail.

Sans aucun doute, un pilote de chasse est exposé à plus de risques qu'un pilote de compagnie aérienne. Au mieux de mes connaissances, certaines de ces quasi-collisions étaient inévitables et faisaient tout simplement partie du métier.

M. Darling: Et c'est pour cela que vous êtes passé d'un uniforme à l'autre sans trop de souci.

[Text]

Mr. Audet: No, actually, I would go back and fly for the next 10 years the F-18. It does not bother me. I enjoy flying the F-18, that is not the point.

Mr. Darling: No, I did not mean that. I meant that because of your training, when you retired at 20 years and you, sir, at 25 years, you just walked across the street into an airline and they grabbed you and welcomed you with open arms, because you are so good.

Mr. Audet: Actually, they would grab the the airline pilot we have in the Armed Forces. We have transport pilots right now who are also very marketable to the civilian airlines.

Le vice-président: Je vous remercie beaucoup, monsieur Darling. D'autres ont demandé la parole. Je n'y vois pas d'inconvénients. Cependant, on avait convenu environ 1h15 avec les pilotes et il est 13h20... Ce sera comme vous le voudrez, mais vous grugez du temps sur les autres témoins dont le général Ramsbottom qui devait nous parler de l'entretien des CF-18. Vous avez un vote à 17 heures. Vous êtes les patrons. Je suis prêt à vous suivre.

• 1725

Mr. Hopkins (Renfrew—Nipissing—Pembroke): Both of you have had considerable experience on the CF-18, and from what you have said this afternoon I get the impression that when you leave the CF-18 as a pilot and go into other duties, in a way it is a demotion to you in your own mind, because you like flying. It is something like having the doctor in the operating room for four or five years, then taking him out and making him the hospital administrator.

Mr. Audet: Exactly. That is the way I see it.

Mr. Hopkins: The new pilots then come on stream, and they stay three years or so. You have come out very clearly and said that there is a lack of continuity on the part of pilots. Why do the Armed Forces not allow people to stay on longer as professional pilots, in the sense that you are professionals in other fields and you stay on for longer times? You lose that investment in the pilots because they take that knowledge into another job where they really do not exercise it to that extent. Why does this happen in an operations policy? Is it something that just seems to perpetuate itself because it has always been done?

Mr. Audet: We are not the ones to ask. Do not ask me why the policy is like this. I can see why they want to train as many people as they can, and that gives them a lot more flexibility. Whether you have a whole bunch of guys who are partially trained on the F-18 and partially current, or a bunch of guys who are fully operational—you have to reach a compromise there, but I sure do not make the policy as to who is going where.

[Translation]

M. Audet: En fait, non, et je suis prêt à retourner sur le CF-18 et à le piloter pendant les 10 prochaines années. Cela ne me trouble guère. J'aime piloter le CF-18, la question n'est pas là.

M. Darling: Non, ce n'est pas ce que je voulais dire. Je pensais que, du fait de votre formation, quand vous avez pris votre retraite après 20 ans, et après 25 ans pour votre collègue, vous avez tout simplement traversé la rue pour aller voir une compagnie de navigation aérienne qui vous a immédiatement accueilli à bras ouverts parce que vous êtes excellents.

M. Audet: En fait, ils sont prêts à saisir tout pilote de ligne des Forces armées. Nous avons actuellement des pilotes d'avions de transport que les compagnies civiles seraient prêts à accepter.

The Vice-Chairman: Thank you very much Mr. Darling. Some other Members desire to speak and I have no objection to this. However, we had agreed to devote 1:15 minutes to the pilots and it is now 1:20 p.m. ... I am in your hands, but you are reducing the time available for the other witnesses, including General Ramsbottom's appearance to discuss the CF-18 maintenance. There is a vote at 5:00 p.m. I am in your hands, I will accept your decision.

M. Hopkins (Renfrew—Nipissing—Pembroke): Vous avez tous deux acquis une expérience considérable comme pilotes de CF-18 et, d'après vos déclarations de cet après-midi, j'ai l'impression que quand vous passez du pilotage d'un CF-18 à d'autres fonctions, ceci constitue à vos yeux une rétrogradation car vous aimez piloter. Ceci ressemble à la situation d'un chirurgien qui après avoir passé quatre ou cinq ans dans le bloc opératoire se voit confier l'administration d'un hôpital.

M. Audet: Exactement. C'est ainsi que je le vois.

M. Hopkins: Le tour de service des nouveaux pilotes de CF-18 va durer environ trois ans. Vous avez indiqué très clairement qu'il n'y a pas, à votre avis, suffisamment de continuité dans ces fonctions. Pourquoi les forces armées ne permettent-elles pas à leurs pilotes professionnels de demeurer en poste plus longtemps, en ce sens que vous êtes comme les professionnels dans d'autres domaines où l'on peut demeurer en poste plus longtemps? La formation des pilotes est un investissement perdu car, quand ils sont transférés à un autre emploi, ils n'utilisent pas vraiment les compétences acquises. Pourquoi cette situation existe-t-elle dans les politiques opérationnelles? Est-ce uniquement parce qu'il en a toujours été ainsi et que le système se perpétue?

M. Audet: Ce n'est pas à nous qu'il faut poser cette question. Ne me demandez pas pourquoi cette politique existe. Je crois pouvoir comprendre pourquoi ils veulent former le plus grand nombre possible de pilotes car cela leur donne une plus grande souplesse. On peut soit avoir un grand nombre de pilotes qui ont reçu une formation partielle sur le F-18 et possèdent des connaissances qui sont partiellement à jour, soit avoir une équipe qui est complètement opérationnelle—il faut trouver un compromis et ce n'est certainement pas moi qui formule la politique indiquant qui doit aller où.

[Texte]

Mr. Ken: If every pilot who wanted to continue flying was kept flying we would not have enough airplanes for them to fly. We have far more pilots than we have cockpit positions, and that is why this rotation goes on. There is also the other geographical fact. We have a very nice base in Baden-Solingen, and we have Cold Lake, Alberta, and Baggotville, Quebec, both of which are somewhat isolated. We have places like Moose Jaw, places where people are sent to and which are not to their desire.

For these people who are sitting in these isolated, out-of-the-way places, you must have a carrot. You must be able to say to them, look, spend three years here doing this job and then we will move you into another job that is more to your liking.

Mr. Hopkins: But from what you have said this afternoon I get the impression—correct me if I am wrong—that you feel there is room for pilots with longer continuity, a greater ratio of those, than you have at the present time.

Mr. Audet: I certainly feel that, but maybe not—

Mr. Ken: I think so, but we would have to restructure the way we do business in the air force because you still need your supervisory staff, you still need to train squadron commanders and what not. I would suggest that we go to a twin stream where you have so-called professional pilots and they stay flying as captains for 25 years, and on the other side you have people who are going to aspire to higher rank, and you say to them, we will give you a tour here and a tour there, but now you will also do policy work and NDHQ.

Mr. Hopkins: Mr. Chairman, to put all this in perspective, these two gentlemen, who have been excellent witnesses this afternoon—this has been a very enlightening session—have talked about staff duties, their flying time, their long hours all combined, and long days as a result.

You have had opportunities to discuss and mix on many occasions, and to look at other air force personnel in other countries. How did your situation compare along those lines with pilots in other NATO countries?

Mr. Ken: I think I can handle that one. If you take a look at the Belgians, the Italians, the French, for example, they have a conscript system, and as a consequence they have a lot of spare bodies hanging around their squadrons—soldiers who come in for 12 months, 14 months—and these people do a lot of the odd duties that we have to assign to our lieutenants and captains, because they need to be done. I am talking about something as mundane as managing the squadron finances, for example.

They also do not fly as much we do. You saw the slide that Colonel David put up. We fly 240 hours a year which is, in my estimation, a minimum. The Belgians went down to about 168, and the NATO average is 180 hours a year. You

[Traduction]

M. Ken: Si l'on permettait à chaque pilote de continuer à voler tant qu'il le désire, le nombre d'avions serait insuffisant. Nous avons beaucoup plus de pilotes que nous n'avons de postes de pilotage et c'est pour cela qu'il faut prévoir un roulement. Il faut également tenir compte de l'emplacement géographique. Nous avons une très belle base à Baden-Solingen et nous avons aussi Cold Lake en Alberta et Baggotville, au Québec, qui sont assez isolées. Nous avons également des endroits comme Moose Jaw, où les gens sont envoyés malgré eux.

Il faut pouvoir offrir une récompense à ceux qui sont situés dans ces lieux loin de tout. Il faut pouvoir leur dire, eh bien, acceptez cette affectation pour trois ans et ensuite on vous trouvera autre chose qui réponde mieux à vos désirs.

M. Hopkins: Cependant, d'après ce que vous avez dit cet après-midi, j'ai l'impression, et dites-moi si je me trompe, que vous estimez qu'il serait possible d'assurer une meilleure continuité pour les postes en vol, et avoir une plus grande proportion de pilotes expérimentés que celle existant actuellement.

M. Audet: C'est certainement mon opinion mais peut-être que—

M. Ken: C'est mon avis, mais il faudrait restructurer le mode de fonctionnement des forces aériennes parce qu'on a tout de même toujours besoin d'un personnel de surveillance, il faut aussi former les commandants d'escadrille et tenir compte d'autres considérations. Ma suggestion serait de créer deux voies, d'un côté vous auriez ce que l'on pourrait appeler les pilotes professionnels qui commencent à piloter quand ils ont le grade de capitaine et pilote pendant 25 ans, et d'autre part vous auriez ceux qui veulent monter en grade qui seraient affectés à des tours de service à divers endroits mais qui devraient également contribuer à l'élaboration des politiques et au travail du quartier général de la Défense nationale.

M. Hopkins: Monsieur le président, pour mettre les choses en perspective, ces deux témoins, dont les commentaires furent excellents et nous ont appris beaucoup, nous ont parlé des fonctions d'état-major, de temps de vol, des longues heures nécessaires pour exécuter toutes ces fonctions, ce qui donne de longues journées.

Vous avez eu la possibilité de rencontrer à plusieurs reprises le personnel de l'armée de l'air d'autres pays et de discuter avec eux. Comment vos activités se comparent-elles à celles des pilotes des autres pays de l'OTAN?

M. Ken: Je crois pouvoir répondre à cette question. Si vous pensez aux Belges, aux Italiens, aux Français, par exemple, ils sont soumis au service militaire obligatoire et, de ce fait, leurs escadrilles disposent d'un grand nombre de soldats, conscrits pour 12 ou 14 mois, qui exécutent bon nombre des tâches que nous devons confier à nos lieutenants et capitaines parce qu'il faut qu'elles soient exécutées. Je parle de choses aussi ordinaires que la gestion des finances de l'escadrille, par exemple.

Ils ne volent pas autant que nous. Vous avez vu la diapositive présentée par le colonel David. Nous volons 240 heures par an ce qui, à mon avis, est un minimum. Pour les Belges, c'est 168 heures, et la moyenne pour l'OTAN est de

[Text]

have NATO air forces that go to work and fly one trip a day; the pilots will fly one trip a day and the rest of the day they really have available to them for professional study or debriefing or whatever. You also have unionized air forces such as the Dutch, who quit work at 4.30 p.m. and that is it, baby.

• 1730

Mr. Audet: In Denmark they close the door at 4 p.m.

Mr. Mifflin: Again piggy-backing on Mr. Hopkins' question, we heard this morning from our witnesses that when you are looking at accidents, particularly fatal accidents, you can look at blocks—a block of the machine, a block of the man—and providing the background for these two blocks, but providing yet another perimeter, is the environment under which these two operate.

I would like to look at it in another way, as the machine as a separate item and the training as a separate item. Under the training there are three subheadings: training *ab initio* to wing standard and then on to the CF-18 standard, maintenance of operational currency, and the training philosophy.

From what you have said, I am going to throw away the machine, because in your mind that does not seem to have been a problem. On your basic training up to wing standard and then up to the CF-18 standard, there is some concern in my mind that not having a HUD, for example, in an F-5 may have caused a problem. That does not seem to be a problem; you seem to be happy with the simulators.

It will call into question why we are spending money on that particular project, but I am not to ask you those questions.

You do not seem to have any problem with the training philosophy; that is, that what you are asked to do is reasonable and you are quite prepared to do it. You have no misgivings about that, so what we are zeroing in on from our conversation with you this afternoon is essentially the maintenance of professional standards, and I am reading into it things like lack of continuity, excessive staff duties, the ticket-punching syndrome, and the syndrome that every major could be a CDS. These are the things, I think, that really bother you.

This has been very instructive in that sense, but you also added a few more things. We ask people to do too much with too few resources and at a great personal cost. I happen to believe we have the best pilots in NATO, and we have proved it time and time again. It is important that the Canadian public understand that we are not running a World War I scarf-and-helmet type of operation, which may be a bit of a perception, which worries the hell out of me, quite frankly.

You talk about the tasking, and I think it might be instructive for my colleagues as well. I know that in the navy, before you take up an operational job as commander of a destroyer, you go from a staff job and you have to leave your

[Translation]

180 heures par an. Dans certaines armées de l'air de l'OTAN, les pilotes ne font qu'une sortie par jour. Le reste du temps peut être consacré à leurs études professionnelles, à des séances de debriefing, ou à d'autres activités. Il y a également certaines armées de l'air qui sont syndiquées, comme en Hollande, où le travail cesse à 16 h 30, et après cela, c'est fini mon gars.

M. Audet: Au Danemark, on ferme la porte à 16 heures.

M. Mifflin: Comme suivi à la question posée par M. Hopkins, nous avons entendu ce matin les témoins nous dire qu'en cas d'accident, surtout d'accident mortel, on peut penser à des blocs distincts, le bloc machine, le bloc humain, et regrouper les éléments appartenant à chacun de ces blocs en ajoutant un autre paramètre, l'environnement dans lequel ils fonctionnent.

Je préfère examiner les choses sous un autre jour et penser d'une part à la machine, et, d'autre part, à la formation, comme étant deux éléments distincts. Sous la rubrique formation, on pourrait trouver trois éléments: la formation allant des premiers éléments jusqu'au statut de pilote, ensuite la formation requise pour piloter un CF-18, maintien au niveau opérationnel requis, et les principes qui soutiennent la formation.

D'après ce que vous dites, je peux écarter la question du matériel, car, à vos yeux, l'appareil ne semble pas poser de problèmes. Lors de votre formation de base, avant de gagner vos ailes, et ensuite lors de la formation qui vous permettra de piloter le CF-18, je me demande si, par exemple, l'absence d'un viseur tête haute dans le F-5 a pu être à l'origine du problème. Cela ne semble pas être le cas et vous semblez satisfait des simulateurs de vol.

J'aurais des questions à poser au sujet des dépenses consacrées à ce projet, mais je ne dois pas vous les poser.

Les principes de base concernant la formation ne semblent pas vous poser de difficulté; on vous demande donc de faire ce qui est raisonnable et vous êtes prêts à le faire. Nous n'avons aucun doute là-dessus, et ce qui nous intéresse particulièrement dans cette conversation, cet après-midi, c'est le maintien des normes professionnelles et je prends note d'aspects tels que le manque de continuité, l'importance excessive des travaux d'administration, le syndrome de l'horloge de pointage et l'attitude qui voit un chef d'état-major dans tout major. Je crois que ce sont ces choses-là qui vous gênent.

Vos commentaires ont été très instructifs, en ce sens, mais vous avez aussi ajouté quelques éléments nouveaux. Nous demandons au personnel de faire trop, avec trop peu de ressources, et ceci au détriment des individus. Quant à moi, je suis persuadé que nous avons les meilleurs pilotes de l'OTAN, ce que nous avons démontré à plusieurs reprises. Il faut que les Canadiens comprennent que nous n'en sommes plus à la Première Guerre mondiale, casques de cuir en tête et écharpe au cou, ce que certains semblent croire, et cela me fait franchement peur.

En ce qui concerne les affectations, je crois que ceci pourrait également intéresser mes collègues. Dans la marine, avant de passer à un poste opérationnel comme le commandement d'un contre-torpilleur, il faut occuper un

[Texte]

children and family behind so you can get to the ship to relieve the captain, who has to go on to a staff job, and the idea of leave or some down time either before or after this tour is not even a consideration.

Compare that with the Royal Navy. Before a captain takes command of ship, particularly his first command, he gets up to six months' sabbatical so he can go away and study, do his gardening, and basically get himself mentally, and perhaps even physically, prepared for his command tour. I will bet that both of you, when you went to your postings, had to leave something behind because you were required yesterday, and when you went to your staff job you were required yesterday, perhaps without even a chance to get annual leave.

I point this out because I know it exists. I know it still exists, but I am not sure what we need to do so it will never exist in the future.

Mr. Ken: I would like to make one point, because we have spent a lot of time talking about the juggling of staff duties and continuation of flying training. I do not believe the requirement for the staff duties will go away, unfortunately. I think what is within our—or yours, I suppose—province to change is the amount of tasking, and I feel very strongly that we are asking too much of our F-18 pilots.

We are asking people to maintain currency in ground attack, in intercept, in close-in-air combat, and now, I understand, in anti-narcotics work, which is again completely different. Each of these disciplines carries its own hazards and requires specialized training. You cannot be a master of all trades; it is impossible. What we need to do is to cut back on some of that tasking, take a look at it and say that we do not need certain squadrons to do three roles. Just give them one role and let them be the best in the world at that role.

Le vice-président: Monsieur Audet, vous avez quelque chose à ajouter à ce sujet?

• 1735

Mr. Audet: No, I agree with what has been said by the last two gentlemen.

Mr. Blackburn: I am guessing here, but perhaps one of the reasons for the overtasking is to try to simulate some kind of a wartime situation where you guys would sometimes have to have your eyes at least partially open all around the clock. You cannot pick and choose when you are going to go to work in wartime.

That is only a comment of mine, although I take your constructive criticism as very serious and valid in terms of how the desk work possibly impinges on your proficiency when you are in a cockpit, which leads me to my final question. We have discussed from time to time the merits of two pilots in the cockpit compared with one, if indeed there are any merits. Let us discuss the worst-case scenario. You are tired. You have put in a long day. You have been forced

[Traduction]

poste d'état-major et il faut alors quitter ses enfants et sa famille pour remplacer le capitaine du navire qui, lui, passe à un poste d'état-major. La notion d'un congé ou d'un temps de repos avant ou après le tour de service n'est jamais envisagée.

On peut comparer cette situation avec celle de la Marine royale britannique. Avant qu'un capitaine prenne le commandement, surtout s'il s'agit de son premier commandement, on lui accorde une période sabbatique de six mois qui lui permet de s'écarter de ses activités ordinaires, d'étudier, de s'occuper de son jardinage, essentiellement de se préparer mentalement et même physiquement pour ce commandement. Je suis prêt à parier que vous deux, avez dû laisser tout en plan quand vous avez reçu vos affectations car on avait besoin de vous la veille et quand vous êtes arrivés à votre poste à l'état-major, vous étiez déjà pratiquement en retard et vous n'avez peut-être même pas eu la possibilité d'utiliser votre congé annuel.

Je souligne ceci car je sais que cette situation existe. Je le sais, mais je ne vois pas exactement ce qu'il faut faire pour que ces circonstances ne se reproduisent pas à l'avenir.

M. Ken: J'aimerais apporter un commentaire. En effet, nous avons beaucoup parlé du fait que nous devons jongler avec les affectations administratives tout en poursuivant notre formation de pilote. Il ne me semble malheureusement pas possible d'éliminer les activités administratives. Mais je crois qu'il nous appartient—ou qu'il vous appartient, sans doute—de modifier la quantité des tâches et je suis convaincu que nous demandons trop de nos pilotes de F-18.

On demande aux pilotes de maintenir leur performance qu'il s'agisse d'attaque au sol, d'interception, de combat aérien rapproché, et maintenant, si je comprends bien, d'activités anti-stupéfiants, tâche là encore complètement différente. Chacune de ces activités présente ses propres dangers et exige une formation spécialisée. On ne peut pas tout maîtriser, c'est impossible. Il est indispensable de réduire certaines de ces tâches, de les examiner et de reconnaître qu'il n'est pas indispensable que certaines escadrilles puissent remplir trois rôles. Que chacun ait un rôle et qu'il soit le meilleur au monde dans ce domaine.

The Vice-Chairman: Mr. Audet, do you wish to add a comment on this topic?

M. Audet: Non, je suis d'accord avec ce qu'ont dit les deux derniers intervenants.

M. Blackburn: Ce n'est qu'une conjecture, mais l'une des raisons pour lesquelles les tâches sont multipliées, c'est qu'on essaie de simuler les circonstances rencontrées en temps de guerre, dans lesquelles vous seriez peut-être obligés d'être sur le qui-vive pratiquement 24 heures sur 24. En temps de guerre, on ne peut pas choisir quand il y aura branle-bas de combat.

C'est seulement un commentaire de ma part, car je prends très au sérieux l'aspect positif de vos critiques que j'estime fondées quand vous signalez les conséquences néfastes que le travail administratif peut avoir sur vos performances au poste de pilotage, ce qui m'amène à ma dernière question. Nous avons parlé plusieurs fois des avantages, s'il y en a, qui résulteraient de la présence de deux pilotes dans l'avion, au lieu d'un seul. Considérons la pire

[Text]

to scramble. You are flying in a very tight situation. The tactical manoeuvre you are on requires a lot of turning and twisting and banking and bunting—whatever all these terms mean; I do not know—low-level flying very fast, and also high-altitude. So you are in the very-worst-case scenario.

Would you as a pilot at the throttle feel more confident you are going to return to base in one piece and alive if there were two of you up there as opposed to just one, considering that you can become disoriented, that the G problem is a problem that will never go away, at least not in the foreseeable future, and with all these other problems, with the amount of information you have being thrown at you on the flight deck? You have to fly the plane, but you have to do all these other things too. Would you feel better in training and actual combat, if you can visualize an actual combat situation, if there were a guy behind you?

Mr. Ken: Yes, I would. Again, given the multi-role nature of this business we are tasked with, it would help to have somebody share the workload, particularly when you start getting into the low-level environment, with a lot of exterior threats, where the pilot's job is basically to avoid terrain and to fly a precise navigational track. That means your eyes are out of the cockpit. You cannot be checking 6 o'clock. You cannot be monitoring the radar. You are looking at 12 o'clock. I am talking about really low-level flying. You need somebody else to help you with that.

Mr. Audet: There are two schools of thought on that. One seat versus two seats is always talked about at the bar and discussed ad infinitum. I am a believer in two seats. There are pros and cons for both sides. You have to have perfect teamwork. If you do not get along with the guy behind, and if you are under G, sometimes it is hard to do your job back there. It is very difficult to find a guy who is willing to go riding in the back seat of somebody else at 100 feet and 500 knots. However, I strongly believe all he has to do is save your life once or twice and he has paid. . .

Mr. Blackburn: Can both of you in those two seats not fly the plane if you have to? I do not mean at the same time, obviously, but can the one behind take over the actual flying?

Mr. Audet: In the models we have right now, yes.

Mr. Blackburn: Why do we not have two in the cockpit, then?

Mr. Ken: We have only 20-odd dual aircraft. They are combat-capable, but they are optimized for training at the operational training unit.

Mr. Blackburn: So the rule then is one, the exception is two.

Mr. Ken: Yes.

Mr. Audet: Yes.

Mr. Blackburn: That is something we might want to look at in the future, then.

[Translation]

des situations. Vous êtes fatigué, la journée a été longue, l'alerte sonne. Vous décollez et vous devez exécuter des manoeuvres difficiles, des virages, des vrilles, des virages sur l'aile, des demi-boucles inversées, quel que soit le sens de ces termes. Vous devez aussi voler à très grande vitesse, à basse altitude et à haute altitude. Vous êtes dans la pire des situations.

Comme pilote aux commandes, vous sentiriez-vous plus en confiance et plus sûr de retourner à la base sain et sauf, si vous étiez deux aux postes de pilotage au lieu d'y être seul compte tenu du fait que vous pourriez devenir désorienté, que les problèmes dus à l'accélération ne disparaîtraient jamais tout au moins pas dans l'avenir prévisible—et que vous devez tenir compte de toutes ces autres difficultés, ainsi que de la quantité d'informations qui vous parviennent des instruments? Il vous faut piloter l'avion, mais vous devez tenir également compte d'une foule d'autres éléments. Qu'il s'agisse d'entraînement ou d'une situation de combat, si vous pouvez imaginer ce que le combat représente, seriez-vous réconforté s'il y avait un autre pilote derrière vous?

M. Ken: Oui, je le serais. Ici encore, étant donné que nous devons pouvoir remplir plusieurs rôles, il serait utile de pouvoir se partager le travail, surtout dans l'environnement à basse altitude, avec de nombreuses menaces extérieures, quand le pilote doit essentiellement éviter les accidents de terrain et respecter un plan de navigation précis. Ceci veut dire que l'on regarde à l'extérieur du poste de pilotage. On ne peut pas voir derrière et surveiller le radar. On a les yeux rivés vers l'avant. Je parle ici de vol à très basse altitude. Dans ces circonstances, il faut compter sur l'aide d'une autre personne.

M. Audet: Les avis sont partagés à ce sujet. La comparaison entre le monoplace et le biplace alimente toujours des discussions interminables au bar. Personnellement, je favorise le biplace. Mais il y a des arguments pour et contre dans les deux cas. Il faut que le travail en équipe soit parfait. Quand on ne s'entend pas avec le pilote qui est derrière, et si l'on est sous l'influence de l'accélération, il est parfois difficile de faire son travail. À 100 pieds d'altitude et à une vitesse de 500 noeuds, il est difficile de trouver quelqu'un qui accepte de prendre le siège arrière. Toutefois, je suis convaincu qu'il suffit qu'il vous sauve la vie une ou deux fois. . .

M. Blackburn: N'est-il pas possible pour les deux pilotes de piloter l'appareil si nécessaire? De toute évidence, je ne veux pas dire simultanément, mais le pilote du siège arrière ne peut-il pas prendre le contrôle de l'appareil?

M. Audet: Avec les modèles que nous avons maintenant, oui.

M. Blackburn: Alors, pourquoi n'avons-nous pas de biplaces?

M. Ken: Nous n'avons qu'environ 20 appareils à deux places. Ils peuvent être utilisés au combat, mais leurs caractéristiques sont optimales pour l'entraînement à l'unité d'entraînement opérationnel.

M. Blackburn: La règle est donc d'avoir un seul pilote, l'exception est d'en avoir deux.

M. Ken: Oui.

M. Audet: Oui.

M. Blackburn: C'est donc quelque chose que l'on pourrait étudier à l'avenir.

[Texte]

Mr. Hicks: My final question was exactly what Mr. Blackburn has just asked, because I wanted to get into the A-model and the B-model. It is my understanding we have 40 B-models, not 20.

Mr. Ken: I am not sure of the precise number.

Mr. Hicks: It is my understanding you give up 600 pounds of fuel to have the second pilot.

I wanted to get into whether or not you could take turns flying it in an emergency. The Tornado, for instance, has a navigator only, who is incapable of taking over the controls of the Tornado model.

My final question is completely unfair, and for that reason I do not mind if either of you do not answer it. But we are here to try to avoid accidents in the future. Have either of you ever witnessed your colleagues flying the F-18 under the influence of drugs, alcohol, or a serious hangover?

Mr. Ken: No.

Mr. Audet: I have never, no.

Mr. Hicks: Good. Thank you very much. We are pleased to hear that.

• 1740

Le vice-président: Merci, monsieur Hicks.

Je voudrais remercier bien sincèrement MM. Audet et Ken qui ont bien voulu accepter, dans un si bref laps de temps, de venir rencontrer les membres du Comité.

Vous nous en avez appris beaucoup puisque vous avez vécu sur ces avions et pour ces avions, jusqu'à un certain point.

Cette expérience a été le point culminant de votre carrière, c'est le cas de le dire. J'ai l'impression que si vous aviez pu être encore là cinq ou six ans de plus, vous seriez probablement encore des pilotes de CF-18. J'en suis certain.

Cependant, je crois comprendre que vous souhaiteriez que dans l'avenir, les pilotes affectés au CF-18 en particulier aient la tâche de se préoccuper de leur mission délicate et difficile compte tenu qu'elle a trois volets. Il faudrait des spécialistes de l'administration pour permettre à ceux qui dirigent ces appareils très compliqués de se préoccuper uniquement de cette tâche.

En fait, si j'avais à résumer votre conclusion, est-ce que c'est exact ce que je viens de dire?

M. Audet: C'est exact pour mon cas, oui.

Le vice-président: Oui, monsieur Ken, vous entérinez? D'accord.

Je vous remercie beaucoup au nom des membres du Comité. Vous nous avez été d'une très très grande utilité. Vos témoignages étaient de première qualité. Merci bien.

• 1742

[Traduction]

M. Hicks: Ma dernière question reprend exactement celle de M. Blackburn car je voulais parler des modèles A et des modèles B. Je crois savoir que nous avons 40 modèles B et non 20.

M. Ken: Je ne suis pas sûr du chiffre exact.

M. Hicks: Je crois comprendre que si vous avez un deuxième pilote vous devez sacrifier 600 livres de carburant.

Je voudrais savoir s'il vous est possible de piloter à tour de rôle en cas d'urgence. Le Tornado, par exemple, n'embarque qu'un navigateur qui ne peut pas prendre les commandes de l'avion.

Ma dernière question est complètement injuste, et, pour cette raison, je ne serai pas surpris si vous préférez ne pas y répondre. Mais nous sommes ici pour essayer d'éviter d'autres accidents à l'avenir. Vous est-il déjà arrivé de voir l'un de vos collègues piloter un F-18 alors qu'il était sous l'influence de stupéfiants ou d'alcool ou souffrait d'une sérieuse gueule de bois?

M. Ken: Non.

M. Audet: Jamais, non.

M. Hicks: Parfait. Merci beaucoup. Nous sommes très heureux de vous l'entendre dire.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Hicks.

I would like to offer our very sincere thanks to Mr. Audet and Mr. Ken who accepted, under such short notice, to appear before this Committee.

We have learned a lot from you who have lived aboard and to some extent, for those planes.

It is certainly appropriate to say that that experience was the high point of your career. I have the impression that had you been able to stay there for five or six more years, you probably would still be flying the CF-18. I am sure of that.

However, I understand that you would wish that, in the future, pilots, especially CF-18 pilots, be given the opportunity of concentrating on their basic mission which is delicate and difficult since it is three fold. We should have specialists to deal with the administrative duties and leave those who fly these very sophisticated planes to carry on solely with that task.

Could you tell me if my remarks are an accurate summary of your conclusions?

Mr. Audet: As far as I am concerned, yes, it is accurate.

The Vice-Chairman: Yes, Mr. Ken, do you also agree? Fine.

On behalf of the members of this Committee, I would like to thank you. Your comments have been extremely useful. Your presentation was first rate. Thank you very much.

• 1745

The Vice-Chairman: Order, please.

Le vice-président: À l'ordre, s'il vous plaît.

[Text]

Après ces quelques petites minutes de repos, nous allons reprendre avec la troisième partie de notre journée. Cette fois, on va parler de l'entretien de cet avion. Nous avons comme témoin, un témoin de premier ordre, le général Ramsbottom, directeur général du Génie aérospatial et de la maintenance.

Messieurs, est-ce que vous êtes prêts à poser vos questions? Est-ce que le général a quelques mots à dire au départ?

Lgén Huddleston: Monsieur le président, vous avez raison, il serait très important de poser des questions au général Ramsbottom, mais compte tenu de son départ nous sommes disponibles pour répondre à toutes vos questions.

Le vice-président: Je vous remercie beaucoup.

Monsieur Mifflin.

Mr. Mifflin: I would like to make a comment as an impression before I ask General Ramsbottom to answer a question we were discussing before we went into the formal session.

Certainly we seem to be getting the kind of evidence that would dispel even any thought that we bought a less-than-ideal aircraft, and whatever the problem is with the unfortunate spate of accidents we have, it does not seem to be the aircraft. That is certainly the impression I am getting left with more and more as we go on.

However, this is an opportunity for us to focus on some of the aspects of maintenance. But Mr. Chairman, quite frankly, given the time, and with due respect to General Ramsbottom because he has to earn his pay here today, I would prefer to go back to the items we left just a few moments ago. But I will be part of the team. As our two pilots said, there are certain requirements one has to perform as part of a team.

General Ramsbottom, one of the concerns I have heard expressed by not necessarily experts in the field but those who want to comment on these types of occasions is that we may be approaching the point, because we did not buy the attrition aircraft either at the beginning of the program or indeed as was programmed and subsequently cancelled in the 1989 budget. Those people are looking at that particular decision to say, with this very high and unexpected attrition rate, certainly in 1990, we may be approaching the point in time when our operational efficiency may be impaired or the very flying of these aircraft may be impaired. It may be purely due to the fact that we do not have the attrition aircraft that we should have, planned to, but did not have. Could you comment on that, please.

• 1750

Brigadier General M. Ramsbottom (Director General, Aerospace, Engineering and Maintenance, Department of National Defence): Thank you, Mr. Mifflin. I would be pleased to comment.

Even with the programmed attrition rate that was anticipated at the outset, we will reach a point perhaps later in this decade where there may not be sufficient aircraft to fill all the squadrons to full squadron aircraft complement and to

[Translation]

After this short break, we shall begin the third part of the day, during which we will talk about the maintenance of the aircraft. Our witness, a first-class witness, is General Ramsbottom, Director General, Aerospace, Engineering and Maintenance.

Gentlemen, are you ready to ask your questions? Would the General want to make a statement?

LGen Huddleston: You are right, Mr. Chairman, it would be very important to ask questions to General Ramsbottom but, since he has left, we are available to provide answers.

The Vice-Chairman: Thank you very much.

Mr. Mifflin.

M. Mifflin: Avant de demander au général Ramsbottom de répondre à une question dont nous discutons durant la pause, j'aimerais faire un commentaire d'ordre général.

Les informations qui nous ont été communiquées jusqu'à présent suffisent à chasser toute idée que nous ayons acheté un appareil insatisfaisant; quel que soit l'origine de la regrettable série d'accidents récents, il ne semble pas que l'appareil soit en cause. Telle est mon impression, qui se renforce à mesure que nous avançons.

Quoi qu'il en soit, nous avons maintenant la possibilité de discuter de problèmes d'entretien mais je dois dire très sincèrement, monsieur le président, considérant l'heure avancée, et sans vouloir offenser le général Ramsbottom, que je préférerais revenir sur les sujets que nous avons abandonnés il y a quelques instants. Je suis cependant tout à fait prêt à parler d'entretien car, comme l'ont dit nos deux pilotes, ce que nous faisons doit être un travail d'équipe.

Général, l'une des préoccupations souvent exprimées ces derniers temps, pas nécessairement par les experts mais par ceux qui aiment exprimer des avis dans ce genre de circonstances, est que nous en arrivons au point où notre efficacité est sérieusement compromise, parce que nous n'avons pas acheté suffisamment d'avions de remplacement au début du programme et parce que la décision prise par la suite d'en acheter d'autres a été annulée dans le budget de 1989. Considérant le taux très élevé et inattendu d'attrition des appareils, en tout cas en 1990, il se peut que nous arrivions au point où l'exploitation de ces appareils ne puisse plus être optimale. C'est peut-être simplement dû au fait que nous n'avons pas les appareils de remplacement que nous devrions avoir. Qu'en pensez-vous?

Le brigadier-général M. Ramsbottom (directeur général, Génie aérospatial et maintenance, ministère de la Défense nationale): Merci, monsieur Mifflin. Je vais vous répondre avec plaisir.

Même avec le taux d'attrition des appareils prévu dès le départ, nous atteindrons plus tard durant cette décennie le moment où nous n'aurons plus suffisamment d'appareils pour doter complètement toutes les escadrilles et pour

[Texte]

address all of the roles that we may be tasked with at that particular time. On the other hand, there could very well be a shift in what those roles might be to apply appropriately the resources that we do have. Certainly that is a matter for the department and government to come to grips with.

With respect to spare parts, I suggest that the acquisition of attrition aircraft would not have impacted that one way or another, assuming that the acquisition of spares to support a fleet at a given flying rate is in proportion to the number of aircraft and the hours that they are tasked to be flown. I believe firmly we do have adequate spares available to support the current number of aircraft that we have in our flight and the flying rate that we have been assigned.

As I mentioned to you prior to this latter portion of the session, the CF-18 project was responsible for the acquisition of the first three years of spares during the initial introduction of the aircraft. Then the responsibility for replenishment of those spares was returned, if you will, to the supply system. It is my perception that they have done a hell of a fine job.

When one looks statistically at the rates of aircraft that are unserviceable because of the absence of the spare components, I think the evidence is there that the supply system has done a pretty good job. Our non-operationally ready for spares rate is really quite low considering the sophistication of this aircraft. Undoubtedly, from time to time key components are missing. The folks in the field will be distressed. But by and large, I think the logisticians have done a really good job.

The availability rate of the aircraft, for example, for the last two years has been at least at target, and for many months it has been above the target that has been established for the forces.

Mr. Mifflin: Thank you very much. I will now shift into a different aspect. It is within your scope, I guess. It is a technical question with respect to the avionics package for the CF-5. I will tell you where I am coming from so that you can sort of see the thrust of my question.

I thought initially that there was a relationship between not having the HUD live to move into the CF-18. I am less imbued with that thought now, having heard our two combat pilots reassure me that simulator time was pretty realistic and pretty high fidelity.

But I have to go back to this because I do not know how much it is going to cost to modify the CF-5, but I know it must be in the millions of dollars. Again, I am not trying to witch-hunt here, and I know how tight the defence services program is.

• 1755

What is the pay-off for the HUD aspect of that avionics package to have been reinstituted? I appreciate what General Huddleston said, that it was a decision that was made. But with money being so tight, if the decision was made to reinstitute this program, then there must have been a perceived deficiency in order to have reinstituted it. That is where I am coming from.

BGen Ramsbottom: That is a very good question. There are, however, two elements of the avionics update package that have not been explored to date. Certainly the inclusion of the head-up display, to provide a more realistic transition

[Traduction]

assumer toutes les missions qui pourront nous être confiées. En revanche, il se peut fort bien que la nature de ces missions change et que nos ressources soient alors adéquates. C'est là une décision que devront prendre le ministère et le gouvernement.

Pour ce qui est des pièces de remplacement, j'estime que l'achat d'appareils de remplacement n'aurait rien changé à la situation, étant donné qu'on achète normalement un nombre de pièces de remplacement déterminé par le nombre d'appareils de la flotte et le nombre d'heures de vol. Je suis fermement convaincu que nous avons suffisamment de pièces de remplacement pour le nombre actuel d'appareils en exploitation, eu égard aux heures de vol prévues.

Comme je vous l'ai dit avant le commencement de cette séance, au moment de l'entrée en service du CF-18, nous avons acheté suffisamment de pièces de remplacement pour répondre aux besoins pendant trois ans. Depuis, le renouvellement des pièces nécessaires se fait dans le cadre du système normal d'approvisionnement. À mon sens, les responsables ont fait un sacré bon boulot.

Examinez les statistiques sur le nombre d'appareils hors service à cause de l'absence de pièces détachées et vous verrez que les responsables de l'approvisionnement ont très bien travaillé. Notre pourcentage d'appareils non exploitables pour cette raison est en fait extrêmement faible, considérant le degré de sophistication de l'appareil. Évidemment, il peut arriver que des éléments clés manquent de temps à autre, ce qui causera un profond chagrin aux pilotes mais, dans l'ensemble, les logisticiens ont fait un très bon travail.

Le taux de disponibilité de l'appareil depuis deux ans est conforme aux objectifs, et il a même été supérieur pendant de longs mois.

M. Mifflin: Merci beaucoup. Je vais maintenant aborder un aspect différent de la question, qui touche votre spécialité, je suppose. Il s'agit d'une question technique concernant l'avionique du CF-5.

Je croyais au départ qu'il y avait une relation entre le collimateur tête haute (CTH) et le pilotage des FC-18. J'en suis moins convaincu aujourd'hui, après avoir entendu nos deux pilotes de combat nous dire que les activités en simulateur sont fort réalistes.

Je dois cependant revenir sur la question car je ne sais pas combien il en coûtera pour modifier le CF-5, mais ce sera probablement des millions de dollars. Je ne veux pas me lancer ici dans une chasse aux sorcières et je sais bien que tous les budgets sont très serrés.

Peut-on cependant me dire pourquoi on a rétabli le CTH dans le système d'avionique? Je sais bien que le général Huddleston nous a dit que c'est tout simplement une décision qui a été prise mais, puisque l'argent est tellement rare, c'est probablement parce qu'on avait identifié des lacunes qu'on a décidé de rétablir ce programme.

Bgén Ramsbottom: Excellente question, mais je vais d'abord parler de deux éléments d'amélioration du système d'avionique dont nous n'avons pas encore discuté. Il est certain que le collimateur tête haute est un élément central,

[Text]

for our prospective F-18 pilots, is the key. But also included in that avionics package is the replacement of several avionics systems for the F-5 itself, basic avionics systems that would have become unsupportable in the mid-1990s timeframe.

Had a decision not been taken to continue with the avionics package, including the replacement of those unsupportable avionics and the head-up display, we would have had a situation where the F-5 probably would have been unable to continue flying much past 1995-96. It is a key aircraft for our fighter lead-in trainer. They would therefore have to have acquired an alternative aircraft to provide that lead-in function to the CF-18. What it might have been is anybody's guess. Certainly the funds would not be available within the department to acquire a totally new weapons system to do that.

One alternative might have been to convert some of our F-18s as fighter lead-in trainers for the final operational training unit. But when one considers the sophistication of the F-18, perhaps that would not have been a cost-effective approach either. So I think it is the second element, the replacement of the unsupportable avionics, that added to the desirability of continuing with the avionics update package.

Mr. Mifflin: I am not sure how much that cost versus the HUD. Do I understand from what you say that the two are inextricably linked, that there is a symbiosis between the two, that if you went ahead with one, it would be just as easy to add on the HUD—or am I attaching too much importance to the HUD?

I do not know if you know roughly how much it cost. Of that cost, would it have been reasonable—and I think I understand how these things work—to have separated the two, or was the philosophy that if you were going to go with the avionics update package for the CF-5, then you may as well include the HUD because it is only another 15%?

BGen Ramsbottom: I do not have the specific breakdown of the individual components of the entire package, either, sir. If one were to go back to basic principles and to proceed with only one or the other, it would have required a total review of requirements re: engineering of the package. The complete systems integration of those that might remain would have stretched out the implementation period considerably and would have added to the cost of the individual element itself.

We also hope to proceed in conjunction with a depot-level inspection and prepare a third-level overhaul program for the aircraft, plus an electrical rewiring program, so that the aircraft was in Bristol Aerospace for one period of down time. These elements could be incorporated in consonance with the obvious economics associated therewith.

Mr. Mifflin: I have a better understanding for that. I have another small question here. As I understand it, the life of the F-18 was roughly 20 years—and I know life of an airplane or a ship is pretty judgmental. In your opinion, as a result of the experience we have had with the CF-18 since 1982, eight years of experience, has the life been significantly shortened to the point where it is easy to make a judgment that we thought it was 20 but now it is only 15—or is that so judgmental you could not answer the question?

[Translation]

puisqu'il permet à nos candidats pilotes de F-18 de faire une transition plus réaliste. Cela dit, le système d'avionique comprend également le remplacement de plusieurs systèmes du F-5 lui-même, c'est-à-dire de systèmes qui seraient devenus inexploitable au milieu des années 90.

Si on n'avait pas décidé de continuer l'évolution du système d'avionique, notamment avec le remplacement de ces systèmes inexploitable et avec le collimateur tête haute, il est probable que le F-5 serait devenu inexploitable aux environs de 1995-1996. Or, c'est un avion-école essentiel. Il aura donc fallu acheter un autre appareil pour assumer ce rôle de formation au pilotage des CF-18, je n'ai aucune idée de ce qu'aurait été cet appareil. Quoi qu'il en soit, le ministère n'aurait pas eu les fonds nécessaires pour acheter un système d'armement complètement nouveau pour jouer ce rôle.

Une solution aurait pu consister à transformer certains de nos F-18 en avion-école pour l'unité de formation opérationnelle finale mais, considérant la sophistication technologique du F-18, je doute que cela eût été une méthode efficace. C'est donc la deuxième solution, c'est-à-dire le remplacement de l'avionique inexploitable, qui justifiait que l'on poursuive l'évolution du système d'actualisation de l'avionique.

M. Mifflin: Quel en a été le coût, par rapport au CTH? Dois-je comprendre que les deux systèmes sont inexorablement liés, voire symbiotiques, et que l'acceptation de l'un rendait presque automatique l'ajout du CTH, ou suis-je en train d'attacher trop d'importance au CTH?

Savez-vous combien cela a coûté? Est-ce qu'on aurait pu prendre l'un sans l'autre, ou était-il inévitable que l'acceptation du système d'actualisation de l'avionique du CF-5 débouche automatiquement sur l'acquisition du CTH, puisque l'augmentation de coût était minime?

Bgen Ramsbottom: Je ne connais pas le coût détaillé de chaque élément du système. Cependant, s'il avait fallu faire un choix entre les éléments, il aurait fallu aussi procéder à une révision complète des besoins en matière d'ingénierie. De plus, l'intégration complète des systèmes restants aurait peut-être allongé considérablement la période de mise en oeuvre, ce qui aurait augmenté les coûts.

Nous espérons aussi faire cela à l'occasion d'une inspection au niveau du dépôt, et préparer un programme de révision au troisième niveau de l'appareil, plus un programme de recâblage électrique, ce qui permettrait à l'appareil de rester chez Bristol Aerospace pour une seule période d'arrêt. L'intégration de ces éléments se justifie par la réduction évidente des coûts qui en résulte.

M. Mifflin: Je comprends mieux la situation. Une dernière question. Si je comprends bien, le F-18 devait durer pendant une vingtaine d'années, et je sais bien que fixer la durée de vie utile d'un avion ou d'un navire est un exercice plus ou moins aléatoire. Cependant, considérant l'expérience que vous avez eu de cet appareil depuis 1982, pensez-vous que sa durée de vie utile ait été sensiblement raccourcie et que l'on puisse dire aujourd'hui qu'elle est non pas de 20 ans mais de 15 seulement? Est-ce une question tellement subjective que vous préféreriez ne pas y répondre?

[Texte]

[Traduction]

• 1800

BGen Ramsbottom: I think it is a good question and one that is worthy of comment. The original life of 20 years was based on an average annual flying rate of about 300 hours per aircraft with an estimated 6,000 flying hours available through the lifetime of the CF-18.

A number of years ago we became aware that we were flying the aircraft somewhat differently from that to which it had been designed and were perhaps expending the life of the aircraft a little faster than had originally been anticipated. As a consequence, it was perceived that the full 20 years might not be achieved. But we have become very much aware of that somewhat faster life expenditure and have introduced a number of programs, among them what is referred to as a Fatigue Life Management Program, which I think is a success story of co-operation between operational and engineering staff.

In acquainting our flyers with the problems associated with fatigue life expenditure, with the necessity of operating their aircraft in a manner which is closer to the original design of the CF-18, we are extending the life back toward that initially anticipated 6,000 hours.

The results that we have in from the Fatigue Life Management Program, the analysis of the hard data is very encouraging. In fact, we are optimistic that with that management program, with a number of ongoing modifications that have been identified, with a co-operative structural test program with the Australian Air Force to validate the actual life of the aircraft itself, we can approach if not achieve and exceed with some aircraft the original 6,000 hours. So I think the 12-year life that has been referred to in the media may have been based upon analysis several years ago.

Mr. Mifflin: Perhaps I could finish with what I said at the beginning, which is that there appears to be an atmosphere that whatever the causes for the accidents, with the one exception where it was in the report, it does not appear to be the plane. As the Director General of Aerospace, Engineering and Maintenance, do you have that feeling as well, sir?

BGen Ramsbottom: Yes, sir, I most assuredly do.

Mr. Mifflin: Thank you.

BGen Ramsbottom: I might point out that the engine failure that occurred was the result of a human factor as well. In fact, it was a technician error which caused, through a series of events, the ultimate loss of the aircraft.

Mr. Blackburn: General Ramsbottom, I am not sure whether I heard you give a current life expectancy for the CF-18. Is there a current life expectancy at this moment?

BGen Ramsbottom: It varies for each aircraft, sir, and I think it is simply fair to conclude with all of the steps that I suggested to Mr. Mifflin, that we are optimistic that we will approach, if not reach and exceed, the 6,000-hour life.

Mr. Blackburn: I recall reading in a newspaper, I think it was *The Globe and Mail*, that somebody in a think tank who has some experience with CF-18s said that the current life expectancy would result in a lot of cannibalization. I think he

Bgén Ramsbottom: Non, c'est une excellente question qui mérite une réponse. À l'origine, la durée de vie utile de 20 ans reposait sur une moyenne annuelle d'environ 300 heures de vol par appareil, soit un total d'environ 6,000 heures de vol.

Nous avons cependant réalisé il y quelques années que nous exploitions l'appareil de manière relativement différente de celle pour laquelle il avait été conçu, ce qui signifie que nous avions probablement épuisé l'appareil plus rapidement que prévu. Nous avons donc considéré que nous n'allions peut-être pas atteindre les 20 années de vie utile. Nous avons donc mis en oeuvre ce que nous appelons un programme de gestion de la fatigue de l'appareil, fondé sur la coopération du personnel opérationnel et du génie.

En portant à la connaissance des pilotes les problèmes de fatigue de l'appareil, nous leur montrons la nécessité d'exploiter l'appareil de manière plus conforme à sa conception originelle, et nous croyons que cela nous permettra de ramener la vie utile du CF-18 vers les 6,000 heures prévues au départ.

Les résultats de l'analyse des données recueillies grâce au programme de gestion de la fatigue sont très encourageants. De fait, nous estimons qu'avec ce programme, avec les modifications que l'on effectue constamment à l'appareil, avec un programme d'essais structurels réalisé en coopération avec l'armée de l'air australienne pour valider la durée de vie réelle de l'appareil, nous pourrions atteindre les 6,000 heures prévues à l'origine, voire les dépasser avec certains appareils. En conséquence, le chiffre de 12 années de vie utile mentionné dans les médias était probablement basé sur des analyses vieilles de plusieurs années.

M. Mifflin: Je voudrais revenir sur ce que je disais au départ, c'est-à-dire qu'il semble de plus en plus clair qu'à l'exception du cas mentionné dans le rapport, ce n'est pas l'appareil lui-même qui est responsable des accidents. En votre qualité de directeur général du génie aérospatial et de la maintenance, est-ce aussi votre impression?

Bgén Ramsbottom: Absolument.

M. Mifflin: Merci.

Bgén Ramsbottom: Je dois préciser en outre que la défaillance du moteur a également été le résultat d'une erreur humaine. C'est un technicien qui a fait une erreur, qui suite à la conjonction de certains événements, a entraîné la perte de l'appareil.

M. Blackburn: Je ne sais pas si vous avez indiqué la durée de vie utile actuellement prévue pour le CF-18, général Ramsbottom. Quelle est-elle?

Bgén Ramsbottom: Elle varie d'un appareil à l'autre mais je puis vous dire que nous avons la conviction que, grâce aux mesures que je viens d'évoquer avec M. Mifflin, nous réussirons à atteindre, voire à dépasser, les 6,000 heures.

M. Blackburn: J'ai lu dans un journal, je crois que c'était le *Globe and Mail*, qu'un expert d'un centre de recherche privé connaissant bien les CF-18 avait dit qu'avec la durée de vie actuellement prévue pour le CF-18, il y aurait beaucoup

[Text]

was quoted as having said that if you think things are bad now these things will be falling out of the air in a few years. In other words, if we do not buy new ones or replacements—Cushing, I believe, was his name—we can expect or should anticipate, in fact, a lot more disasters, crashes. I wonder whether you would comment on that.

• 1805

LGen Huddleston: I would like to observe that I do not know of any qualified CF-18 pilots who are currently members of think tanks.

Mr. Blackburn: I do not know how to respond to that, so I will not attempt it. I think his name is Cushing, and I think it said in the strategic studies at York University that he had had experience with the CF-18. Now, that is what I read.

BGen Ramsbottom: If he drew those conclusions, he probably was not aware of all the ongoing activities I mentioned: the maintenance actions, the fatigue life-management program, and the follow-on structural test program in co-operation with the Australians. These give me much encouragement with respect to achieving that 6,000-hour life.

I should mention as well that even with the areas of concern that are known, it is highly improbable for aircraft, as you suggested, to fall out of the sky.

Mr. Blackburn: As he suggested.

BGen Ramsbottom: I stand corrected. We have a very intensive, refined, and professional maintenance system in the Canadian Forces. The aircraft are inspected regularly and maintained to established high standards. I think that ongoing inspection would identify any serious problems well in advance of their occurring.

Mr. Blackburn: In terms of computers and software, were there any major problems? Were there any problems that caused you any concern from the time that these airplanes became operational? Did the pilots express any concern?

BGen Ramsbottom: No, sir. I think the software in the CF-18, which has undergone regular upgrades, has been reasonably fault-free. There have been no faults of major significance. There are a number of minor concerns. There are a number of recommendations for improvement that have been submitted through a process called software trouble reports. These are identified by a committee in Canada and then jointly with the United States Navy, which, up until just recently, authored the full software load for the CF-18. We simply acquired and inserted into our aircraft an identical load with minor adjustments for the unique Canadian circumstances. To the best of my knowledge, there really have been no major problems related to software. It has been improving.

Our Litton Systems software support unit in Cold Lake has developed software that is undergoing very intense verification and validation in conjunction with the aerospace, engineering, and test establishment at Cold Lake. That has not been incorporated in our aircraft yet. That will be the first fully Canadian load.

[Translation]

de cannibalisation. Si je me souviens bien, il disait que les choses étaient tellement mauvaises que les appareils allaient dégringoler du ciel d'ici quelques années. Autrement dit, si nous n'achetons pas de nouveaux appareils—Cushing, je crois qu'il s'appelait—nous pouvons nous attendre à beaucoup plus de catastrophes. Qu'en dites-vous?

Lgén Huddleston: Je fais d'abord remarquer que je ne connais aucun pilote qualifié de CF-18 qui fasse actuellement partie d'un centre de recherche privé.

M. Blackburn: Je ne sais que répondre à cela et je n'essaierai donc pas. Si je me souviens bien, il s'appelait Cushing et on disait dans l'article qu'il était responsable d'études stratégiques à l'Université York et qu'il connaissait bien le CF-18. C'est ce que j'ai lu.

Bgén Ramsbottom: Quand il a tiré cette conclusion, peut-être ne connaissait-il pas toutes les activités que j'ai mentionnées, comme le programme d'entretien, le programme de gestion de la fatigue et le programme d'essais structurels avec les Australiens. Tout cela me donne la conviction que nous atteindrons les 6,000 heures de vie utile.

Je dois aussi souligner que, même avec les problèmes que nous connaissons actuellement, il est extrêmement peu probable qu'un de ses appareils tombe du ciel, comme vous l'avez dit.

M. Blackburn: Comme il l'a dit.

Bgén Ramsbottom: Vous avez raison. L'armée canadienne s'est doté d'un programme de maintenance professionnel, intensif et très étoffé. Les avions font l'objet d'inspections régulières et les normes d'entretien sont très élevées. Je suis sûr que cela nous permettrait d'identifier tout problème grave bien avant qu'il ne cause d'accident.

M. Blackburn: En ce qui concerne les systèmes d'informatique, y a-t-il eu des problèmes importants? Y a-t-il eu des difficultés vous ayant causé des inquiétudes quant aux possibilités d'exploitation de l'appareil? Les pilotes ont-ils exprimé des préoccupations?

Bgén Ramsbottom: Non. Les logiciels du CF-18, qui sont régulièrement mis à jour, ont été relativement sans défaut. Je veux dire par là que nous n'avons pas constaté de défaut majeur, mais seulement quelques difficultés mineures. Diverses recommandations d'amélioration ont été formulées grâce au processus que nous appelons les rapports de problème logiciel. Ces rapports sont examinés par un comité canadien, puis conjointement avec la marine américaine, qui, jusqu'à une date récente, avait rédigé tous les logiciels du CF-18. Nous avons simplement acquis le même ensemble de logiciels et nous l'avons ajouté à l'appareil après y avoir apporté quelques ajustements mineurs pour tenir compte des circonstances canadiennes. À ma connaissance, nous n'avons eu aucun problème grave de logiciels, et nous améliorons constamment ces derniers.

Notre unité d'aide logicielles de Litton Systems, à Cold Lake, a mis au point des logiciels qui font l'objet d'activités intenses de vérification et de validation avec le Centre d'essais techniques (aérospatiale) de Cold Lake. Il s'agit de nouveaux logiciels non pas encore installés dans l'appareil mais qui constitueront les premiers logiciels complètement canadiens.

[Texte]

Mr. Blackburn: I have been informed that one of the in-flight computers had an incorrect setting of the software, causing the aircraft to throw off the fuel tank. Has that been corrected?

Col David: I am not aware of this.

Mr. Blackburn: I am talking about the F-18 in general, not necessarily just our own CF-18s. This may be a problem associated with the airplane itself. I am wondering whether you were aware of it.

BGen Ramsbottom: I am not.

Mr. Blackburn: I am also informed that there is a problem with the computer that controls altitude. For example, the airplane was never meant to fly at high altitudes. This was a known problem, according to this source, that may not have been corrected. It is related to the inability of the aircraft to sense high altitudes, thus giving incorrect readings on the instrument panel. I am wondering whether this information is known to you. Have you heard of it before?

• 1810

BGen Ramsbottom: I have not, Mr. Blackburn. I will defer to Colonel David in that respect.

The F-18 is able to fly at altitudes in excess of 50,000 feet, and I would suggest that rarely do we operate at those particular altitudes. Certainly from our experience we have had no continuing comments from our aircrew with respect to unserviceable altimeters that would suggest there are problems at that altitude.

John, are you aware of any concerns in that respect?

Col David: I am definitely not aware of any concerns with altitude control or that type of capability with the aircraft. In fact, with that aircraft, in comparison to airplanes and aircraft that General Huddleston and I have flown, it even has an auto-trim capability, so that when you come up to altitude and your vertical speed indicator hits zero and you stabilize there, it stays there. It flies like that, which is a tremendous advantage over the old T-33, which you had to trim and struggle with all the time. I am not aware of anything of the sort.

Mr. Blackburn: One final point here. Have you had any problems with firing the missiles or any of the ordnance on the plane? Have they fired inadvertently or automatically without the pilot actually firing them, which might cause a plane to go into a spin?

BGen Ramsbottom: No, sir.

Mr. Blackburn: Nothing of that has ever happened?

BGen Ramsbottom: No, sir.

Mr. Blackburn: The computers have not caused any problems there?

BGen Ramsbottom: No, sir.

Mr. Blackburn: So you are obviously satisfied, then, that this plane is about as close to perfection as the human mind and body can produce today. Is that the conclusion you would draw, that we should draw?

[Traduction]

M. Blackburn: Je me suis laissé dire que l'un des ordinateurs de bord était équipé de logiciels défectueux entraînant le langage automatique des réservoirs de carburant de l'appareil. Cela a-t-il été corrigé?

Col David: Je n'ai jamais entendu parlé de cela.

M. Blackburn: Je parle du F-18 en général, pas nécessairement de nos CF-18. C'est peut-être un problème général de l'appareil. Je me demandais si vous en aviez entendu parler.

Bgén Ramsbottom: Pas du tout.

M. Blackburn: Je me suis également laissé dire qu'il y avait un problème avec l'ordinateur de contrôle de l'altitude. De fait, l'appareil n'est pas conçu pour voler à de hautes altitudes. Selon cette source, c'était un problème connu qui n'a peut-être pas été corrigé. L'appareil serait incapable de s'adapter aux altitudes élevées, ce qui signifie que les instruments donneraient des indications inexactes. Que savez-vous à ce sujet?

Bgén Ramsbottom: Rien du tout, monsieur Blackburn. Je laisserai le colonel David vous donner des précisions.

Le F-18 peut voler à plus de 50 000 pieds, et il est rare que nous l'exploitions à cette altitude. De toute façon, nos pilotes ne nous ont jamais parlé de problèmes avec les altimètres à cette altitude.

John, avez-vous entendu parler de cela?

Col David: Je n'ai jamais entendu parler de problèmes de contrôle de l'altitude avec cet appareil. En fait, par rapport aux appareils que le général Huddleston et moi-même avons piloté, celui-ci bénéficie même d'un système auto-compensateur qui entraîne une stabilisation automatique quand on arrive à l'altitude et que l'indicateur de vitesse verticale marque zéro. L'appareil vole comme cela, ce qui constitue un avantage considérable par rapport à l'ancien T-33, qu'il fallait constamment compenser. Je n'ai jamais entendu parler du problème que vous avez évoqué.

M. Blackburn: Un dernier sujet. Avez-vous eu des problèmes avec les missiles ou avec d'autres munitions à bord de cet appareil? Est-il arrivé que des missiles soient lancés par inadvertance ou automatiquement, sans l'intervention du pilote, ce qui aurait pu mettre l'appareil en vrille?

Bgén Ramsbottom: Non.

M. Blackburn: Cela n'est jamais arrivé?

Bgén Ramsbottom: Non.

M. Blackburn: Les ordinateurs n'ont jamais provoqué ce genre de problème?

Bgén Ramsbottom: Non.

M. Blackburn: Vous êtes donc convaincu que cet appareil est le plus parfait que l'être humain puisse produire aujourd'hui? Est-ce votre conclusion?

[Text]

BGen Ramsbottom: I suggest that the CF-18 is probably the best multi-role fighter in the business. I think it is the best aircraft that Canada could have acquired, as General Huddleston suggested earlier in the day, to meet Canada's diverse roles. It is not without its problems, but we are aware of the problems. We addressed them, and for the most part, we have resolved them. I would not call it perfection, but it is a damned fine airplane.

Mr. Blackburn: I said it was as close to perfection—that was the expression I used—as the human mind and body can produce. Pilots have not reported that there is just too much in that plane for them at times, in terms of what it will do; in other words, they feel as if they are going beyond what they can have complete control over.

BGen Ramsbottom: I have personally not heard that expressed, sir. I do not think I could add much to the testimony of the two gentlemen who preceded us. They seemed, I think, very comfortable with the F-18 and regarded it very highly.

Mr. Blackburn: Oh, yes, very much so.

BGen Ramsbottom: I think perhaps in that respect they are representative of the young men who are flying the aircraft.

Mr. Blackburn: Finally, assuming we do not buy any more at all, what kinds of problems do you anticipate in two, three, four, five years from now in terms of the remaining planes and in view of the attrition rate, whatever it is, and we all hope it is as low as possible? Are we going to reduce the number of squadrons we have, the number of tasks, the number of missions? Is there a point beyond which these planes will start to become obsolete, operationally at least, that we will not be able to use them to their full capacity?

BGen Ramsbottom: No, not as far as operational capability is concerned. When the CF-18 was acquired it was an aircraft that was acquired with the ability to upgrade and improve its capabilities to meet an evolving threat through improvements to software primarily, plus the possibility of acquisition of more modern armament to be employed with the improved software itself. The F-18, I think, at least through the turn of the century, will certainly be capable of meeting any of the threats that will confront it.

Mr. Blackburn: Reference was made today to a committee within DND studying a successor aircraft to the CF-18. I had never heard of this before. Are we actually anticipating a plane beyond the CF-18 at this time?

• 1815

LGen Huddleston: As for the normal conception-to-implementation timeframe of a major weapon purchase, if you were to ask your colleague, he could tell you how long it takes to produce a frigate nowadays. He would probably say that this project started about 15 or 20 years ago. The first one is afloat but not yet in service. Clearly if one anticipates the end life of a fighter in some 10 to 15 years' time, then it is timely to be thinking about what will ultimately replace it.

[Translation]

Bgén Ramsbottom: J'estime que le CF-18 est probablement le meilleur avion de combat polyvalent existant aujourd'hui. J'estime que c'est le meilleur appareil que le Canada pouvait acheter, comme l'a dit le général Huddleston plus tôt, considérant la diversité des missions qui devaient lui être confiées. Certes, il n'est pas sans problème, mais nous les connaissons et nous en avons résolu la plupart. Je ne dirai pas que c'est la perfection mais c'est un sacré bon avion.

M. Blackburn: J'ai simplement dit que c'était le plus parfait que l'être humain puisse produire. Aucun pilote n'a jamais dit qu'il y a beaucoup trop de fonctions dans cet appareil, ce qui signifierait qu'il y en a certaines qu'ils sont incapables de maîtriser parfaitement?

Bgén Ramsbottom: Non, je n'ai jamais entendu ce commentaire. Je ne pense pas pouvoir ajouter grand chose à ce qu'ont dit les deux messieurs qui m'ont précédé. J'ai eu le sentiment qu'ils étaient très à l'aise avec le F-18, et qu'ils en avaient une très haute opinion.

M. Blackburn: C'est incontestable.

Bgén Ramsbottom: Ils sont sans doute en cela très représentatifs des jeunes hommes qui pilotent l'appareil.

M. Blackburn: Finalement, en supposant que nous n'en achetions plus, quel genre de problèmes pouvons-nous envisager dans deux, trois, quatre ou cinq ans, avec les appareils restants, considérant leur taux d'attrition, que nous espérons maintenir le plus bas possible? Allez-vous réduire le nombre d'escadrilles, l'ampleur des tâches, le nombre de missions? Y a-t-il un point au-delà duquel ces appareils deviennent désuets, tout au moins sur le plan opérationnel, et ne peuvent plus être utilisés de manière optimale?

Bgén Ramsbottom: Non, pas en ce qui concerne les capacités opérationnelles. Quand nous avons acheté le CF-18, c'était un appareil qui offrait des possibilités d'amélioration, essentiellement au niveau des logiciels, pour faire face à des menaces en évolution. Il nous offrait également la possibilité d'acheter de l'armement plus moderne que l'on pourrait utiliser avec les logiciels améliorés. J'estime que le F-18 sera donc tout à fait capable de répondre à toute menace à laquelle nous risquons d'être confrontés d'ici la fin du siècle.

M. Blackburn: On a parlé aujourd'hui d'un comité du MDN étudiant le remplacement du CF-18. Je n'en avais jamais entendu parler. Envisage-t-on d'acheter un autre appareil, après le CF-18?

Lgén Huddleston: Le temps qui s'écoule aujourd'hui entre la conception et la construction d'un système d'armement important est très long. Demandez à votre collègue, il vous dira combien de temps il faut pour produire une nouvelle frégate. Le projet dont il s'occupe a probablement commencé il y a 15 ou 20 ans. La première frégate est sortie des chantiers mais elle n'est pas encore entrée en service. Donc, si on prévoit qu'un avion de combat sera hors d'usage dans 10 ou 15 ans, c'est aujourd'hui qu'il faut commencer à prévoir son remplacement.

[Texte]

The CF-18 itself was a product of a process that began in 1968, as I recall, and we took delivery of the first aircraft in 1982.

Mr. Blackburn: So is the CF-18 a 1960s type of plane?

LGen Huddleston: No, what I am saying is that we first started to concern ourselves with the replacement for the then relatively modern aircraft introduced to service in the early 1960s. By the late 1960s we were talking about what would eventually replace it, and that is exactly what you are hearing with respect to the CF-18 today.

Mr. Blackburn: So the CF-18 is the technology of the mid-1970s.

BGen Ramsbottom: Aircraft first flew in November 1978, so it incorporates the technology of 1975-76.

Mr. Blackburn: Can that technology, in terms of its avionics and aeronautics, be updated as we go along? Can the plane be improved upon or does it begin to decline?

BGen Ramsbottom: It certainly can, assuming funds are available to do so. In highly sophisticated modern fighters the replacement of those avionics and an improvement of capability are not inexpensive.

Le vice-président: Avant de passer la parole à mon collègue, M. Hicks, j'aurais une question à poser.

On parle d'avions de remplacement pour l'an 2000. Est-ce pour demain ou dans 10 ans? Est-ce que selon vous, il sera possible de fabriquer un appareil encore plus performant que le CF-16 et le CF-18? Je veux en venir au problème que l'on a avec les avions modernes. La technologie a dépassé l'homme, le physique d'un être humain ne peut plus résister aux pressions que peuvent exercer ces nouveaux appareils comme le CF-18. Je ne me souviens pas combien de g il faut mais, à un certain nombre de g, l'homme perd conscience.

Est-ce qu'il est hypothétiquement réalisable ou pensable dans le futur qu'on puisse avoir des avions encore plus performants que les CF-16 et CF-18?

LGen Huddleston: It is certainly typical of the development of aircraft that this would occur. Whether an aircraft that placed even more physical stress or had this potential on the aircrew served our purposes or not is another issue entirely. What is the mission? What is the task? Do you require this sort of manoeuvrability? What will our future defence missions be? Where will we carry them out? What type of aircraft do we require?

It is not necessarily the case that we have a requirement for this sort of capability even if technology could produce it for us. So we are talking about the linear projection of trends without really analysing the requirement. The first thing to do is to decide for ourselves as best we can what the future holds, how that relates to defence, what the missions are that this requires of a fighter force, what the requirements are that this aircraft has to meet. Then we get into the area you are describing.

[Traduction]

Le CF-18 a été le fruit d'un processus qui a commencé en 1968, si je me souviens bien, alors que nous avons accusé réception du premier appareil en 1982.

M. Blackburn: Donc, le CF-18 est un appareil des années 60?

Lgén Huddleston: Non, ce que je veux dire, c'est que nous avons commencé à la fin des années 60 à nous préoccuper du remplacement des appareils relativement modernes qui étaient entrés en service au début de la décennie. À la fin des années 60, nous nous demandions par quoi nous allions les remplacer, et c'est exactement la même chose qui arrive aujourd'hui avec le CF-18.

M. Blackburn: Donc, le CF-18, c'est la technologie du milieu des années 70?

Bgén Ramsbottom: Les premiers appareils ont volé en novembre 1978, c'est-à-dire qu'ils avaient la technologie de 1975-1976.

M. Blackburn: L'avionique et les systèmes aéronautiques peuvent-ils être modernisés en cours de route? Peut-on constamment améliorer ses capacités ou y a-t-il un moment où elles commencent à décliner?

Bgén Ramsbottom: On peut constamment les améliorer, si on a l'argent nécessaire. Dans les appareils extrêmement sophistiqués d'aujourd'hui, le remplacement de l'avionique et l'amélioration des capacités sont loin d'être bon marché.

The Vice-Chairman: Before giving the floor to my colleague, Mr. Hicks, I would like to ask a question.

We are talking of new aircraft for the year 2000. Do you think it will be possible to build an aircraft with even better performances than the CF-16 and CF-18? Let us consider the problems we have with modern aircraft? Technology has overtaken man, the human body is not able to withstand the stress generated by the new aircraft, such as the CF-18. I think man loses consciousness after a given number of G's, but I do not know how many.

Is it theoretically possible or conceivable that we will have aircraft with even better performances than the CF-16 and the CF-18?

Lgén Huddleston: C'est tout à fait concevable avec ce type d'appareil. Par contre, le fait de savoir si un appareil causant encore plus de stress aux pilotes répondrait vraiment à nos besoins est une question complètement différente. Ce qu'il importe de savoir c'est ce que seront les missions et les tâches de demain. Aurons-nous besoin de cette sorte de manoeuvrabilité? Quelles seront nos missions de défense? Où devrons-nous les exécuter? De quels appareils aurons-nous besoin pour ce faire?

Cela signifie qu'il n'est absolument pas prouvé que nous aurons besoin de ce genre de capacité, même si la technologie pouvait nous la donner. Quand vous présentez cette hypothèse, vous présentez une sorte de projection linéaire des tendances actuelles, mais sans analyser les besoins. La première chose à faire consiste à essayer de prévoir le mieux possible quels seront nos besoins en matière de défense, quelles seront les missions que nous devrons confier à nos avions de combat, après quoi nous pourrions dresser le cahier des charges des avions dont nous aurons besoin. C'est à ce moment-là que se pose le problème que vous évoquez.

[Text]

• 1820

Le vice-président: Ma question était hypothétique, en fait. Peut-on penser à un avion plus performant qu'un être humain puisse être en mesure de piloter? Peut-être que dans l'avenir, on parlera d'avions-robots, le pilote sera au sol et l'avion volera dans les airs. Ce sera peut-être la future génération. Mais si on parle d'un avion qu'un être humain devra piloter, on pourrait peut-être imaginer que le CF-18 n'aura pas une durée de vie de 20 ans. Peut-être qu'il ira jusqu'à 30 ans ou même 40 ans d'existence, si on parle d'avion apte à transporter un humain.

Est-ce réaliste de penser ainsi?

LGen Huddleston: It is realistic for Canadians to contemplate employment of machinery as long as it is physically possible to use it. We have demonstrated that with airplanes, ships, and vehicles. We are presently disposing of some 40-year-old trucks that most civilians would have found very difficult to maintain. That is the nature of our business and of the business of most nations, to be quite honest. The majority of nations cannot as a rule continually buy the latest, best and most expensive equipment. So I expect we will employ the aircraft quite effectively until the end of its useful life.

Mr. Hicks: The questions Mr. Blackburn and yourself have been asking come close to the point I was going to address first of all. We find it difficult to assess a threat that could occur 10 years from now, but it would be silly to assume there will not be a threat. If you are planning for an aircraft now... We have not discussed the stealth aspects of fighter aircraft in the future, although I realize how expensive that aspect is and you did allude to that.

I was going to address what we will do in the future and whether these crashes had an impact on that future. If we do acquire any additional CF-18s to make up for the attrition—let us say that the budget situations change in a year's time—and we then want to acquire 10 additional aircraft, will you opt for 10 two-seater B-models?

LGen Huddleston: In practical terms it would be impossible to do so, because the A-model and B-model are no longer in production. That is not true though. It would not be impossible, because there are certainly sufficient two-seat B-models around the world, in the U.S. Navy or Marine Corps, so it is conceivable that one would do so.

We would buy a mix of aircraft that fit our requirement at the time, inasmuch as a lot as our attrition of two-seater aircraft has been extremely low, i.e., we have lost only one, with the remainder being single-seaters. I suspect that—and it is only a personal opinion—were we to procure 10 additional aircraft, we would buy single-seaters.

Mr. Hicks: I find that response interesting, because we know a lot of Europeans favour two-seaters—I am thinking of the Tornado—and because I assumed you would want two-seater aircraft for the future because you could offer more training hours to the pilots and possibly feel more comfortable about them.

[Translation]

The Vice-Chairman: My question was theoretical. Can we conceive of an airplane with even greater performance capacity that a human being would still be able to pilot? Maybe, in the future, we will have robot airplanes, and the pilot will stay on the ground while the plane in the skies. Maybe that will be the next generation. However, if we think of an airplane that has to be piloted by a human being, we might have to think of the CF-18 as an airplane with a life expectancy not of 20 years but of 30 or even 40 years.

Is that realistic?

Lgen Huddleston: Il est réaliste que les Canadiens envisagent d'utiliser leur équipement aussi longtemps que possible. Nous l'avons d'ailleurs fait avec des avions, des bateaux et des véhicules routiers. Nous liquidons actuellement des camions de 40 ans que la plupart des civils auraient depuis longtemps mis à la casse. C'est comme cela que se font les choses dans l'armée, et cela vaut pour la plupart des pays, à vrai dire. La plupart des pays n'ont pas les moyens d'acheter continuellement l'équipement le plus moderne, qui est aussi le plus coûteux. Je suppose donc que nous emploierons cet avion de manière très efficace jusqu'à la fin de sa vie utile.

M. Hicks: Les questions qui viennent d'être posées par M. Blackburn et par le président sont semblables à celles que je voulais aborder. S'il est vrai qu'il est difficile d'imaginer aujourd'hui la nature des menaces pouvant survenir dans 10 ans, il est tout aussi vrai qu'il serait stupide de supposer qu'il n'y en aura pas. Si on veut aujourd'hui planifier un avion de combat, peut-être faut-il penser à la technologie des avions furtifs, qui est extrêmement coûteuse, comme vous l'avez mentionné en passant.

Je voudrais cependant savoir ce que nous allons faire à l'avenir, et quelle incidence les accidents des CF-18 auront sur l'avenir. Si nous décidions d'acheter 10 nouveaux CF-18 pour remplacer ceux qui sont disparus, en supposant que les budgets s'améliorent dans un an, choisirez-vous 10 modèles B biplaces?

Lgen Huddleston: Sur le plan pratique, il serait impossible de le faire car les modèles A et B ne sont plus en production. Je me corrige, ce ne serait pas complètement impossible car il existe certainement suffisamment de modèles B biplaces ailleurs dans le monde, dans la marine américaine ou le *Marines Corps*, et il serait donc concevable de s'en procurer de cette manière.

Je crois que notre décision consisterait à acheter des appareils assez divers pour répondre à nos besoins au moment considéré, mais je dois dire que le taux d'attrition des biplaces est resté extrêmement faible, puisque nous n'en avons perdu qu'un seul, tous les autres ayant été des monoplaces. Je suppose, mais ce n'est qu'un avis personnel, que si nous devions acheté 10 nouveaux appareils, nous achèterions des monoplaces.

M. Hicks: Je trouve cette réponse intéressante car je sais que les Européens préfèrent généralement les biplaces, et je songe ici aux Tornado. Je pensais que vous voudriez à l'avenir des biplaces, car vous pouvez fournir plus d'heures de formation aux pilotes avec ce genre d'appareils, avec peut-être plus de sécurité.

[Texte]

General Ramsbottom, do we need one or two more simulators?

BGen Ramsbottom: I do not think so. As you heard from the two gentlemen who just completed their testimony, there are excellent simulators at Cold Lake, Bagotville, and Baden-Solingen, with the one at Cold Lake being perhaps the more advanced in that it has the full dome in which targets are projected in the interior. I think there are sufficient simulator hours available for the pilots to meet their requirements.

• 1825

The serviceability of the simulators has been reasonably good, and we certainly have had no feedback from our aircrew that they would like to see additional simulators. There has been an indication perhaps that they might wish to improve the fidelity of the visual systems to make what they see while they are in the simulator as realistic as possible. Recognizing that this would be desirable, again it is a matter of economics in attempting to achieve that, but I think the three simulators that we have at each of our three main operating bases are really doing the job quite satisfactorily.

Mr. Hicks: All right, I am pleased to hear that. I forgot to ask one question about the attrition and the acquisition possibly of new aircraft. How many CF-18 aircraft do we need to maintain our NATO and NORAD commitments?

LGen Huddleston: How many more, or how many in total?

Mr. Hicks: No, how many in total do we require, or are we dedicating presently to our NATO and NORAD commitments?

LGen Huddleston: We need 114 airplanes to maintain our commitments. Could I follow up on a point you made a few seconds ago?

Mr. Hicks: Yes.

LGen Huddleston: We have 16 employed by four of our European allies as a single-seater. The F-15, until very recently the latest model, is a single-seater. The Mirage 2000, the Rafale, the new European fighter aircraft, and the Swedish Griffon are all single-seaters. The Tornado is a two-seater; it has a navigator, not a pilot in the back seat—in general a navigator with no control column. That is because it is an aircraft that is dedicated to all-weather, low-level strike operations. As one of the two pilots who spoke earlier said that when you get into that sort of realm then you certainly need a second person. That is why the F-15E, which is the latest production model, which is designed to do that same job, is a two-seater, with a navigator in the back seat or a weapons system operator, not a pilot. And it goes on.

The majority of aircraft nowadays... in fact I think I could say every fighter aircraft that is a two-seater has a weapons system operator, not a pilot in the back seat, and frequently no control column in the back because it gets in his way. It is an encumbrance to him; it means you have to fashion the cockpit in a manner that is inconvenient to him. So he is a second crew member, but he is not a second pilot.

[Traduction]

Général Ramsbottom, avons-nous besoin d'un ou deux simulateurs de plus?

Bgén Ramsbottom: Je ne crois pas. Comme l'ont dit les deux témoins qui m'ont précédé, il y a d'excellents simulateurs à Cold Lake, Bagotville et Baden-Solingen, celui de Cold Lake étant probablement le plus moderne puisqu'il est doté d'un dôme intégral sur lequel les cibles sont projetées de l'intérieur. Je pense que nous avons à notre disposition suffisamment d'heures de simulateur pour répondre aux besoins de formation des pilotes.

Les simulateurs actuels nous ont donc rendu des services relativement satisfaisants, et nous n'avons certainement entendu aucun pilote réclamer des simulateurs supplémentaires. Certains nous ont dit qu'il serait peut-être souhaitable d'améliorer la fidélité des systèmes visuels, pour que les simulateurs présentent les situations les plus réalistes possibles. Il est vrai qu'une telle amélioration serait souhaitable mais, encore une fois, c'est aussi une question d'argent. Cela dit, je crois que les trois simulateurs que nous avons actuellement répondent de manière satisfaisante à nos besoins.

M. Hicks: Je suis très heureux de l'entendre. J'avais oublié de poser une question au sujet de l'attrition et de l'acquisition de nouveaux appareils. De combien de CF-18 avons-nous besoin pour respecter nos engagements à l'égard de l'OTAN et de NORAD?

Lgén Huddleston: En tout ou en plus?

M. Hicks: En tout.

Lgén Huddleston: Il nous faut 114 avions pour respecter tous nos engagements. Puis-je revenir sur une réponse que j'ai faite il y a quelques instants?

M. Hicks: Certainement.

Lgén Huddleston: Nous en avons 16 chez quatre de nos alliés européens qui les utilisent comme des monoplaces. Le F-15, modèle le plus récente jusqu'à tout dernièrement est un monoplace. Même chose pour le Mirage 2000, le Rafale, qui est le nouvel avion de combat européen, et le Griffon suédois. Le Tornado est un biplace, mais ce n'est pas un pilote qui occupe le siège arrière, c'est un navigateur, généralement sans colonne de contrôle. Cela s'explique par le fait que c'est un appareil réservé à des opérations d'attaque à faible altitude par tous les temps. Comme l'a dit l'un des deux pilotes que vous avez entendu plus tôt, pour ce genre de mission, on a besoin d'une deuxième personne. Voilà pourquoi le F-15E qui est la dernière version de série et qui a été conçu pour ce genre de mission, est un biplace, avec un contrôleur du système d'armement dans le siège arrière, et non pas un pilote.

La majeure partie des avions d'aujourd'hui... en fait on peut dire que tous les appareils de combat à deux places existant aujourd'hui sont conçus pour loger le spécialiste des armements dans le deuxième siège, et non pas un pilote. Dans la plupart des cas, il n'y a pas de manche à l'arrière, car il ne ferait que gêner le spécialiste des armements. Il faudrait transformer le cockpit d'une manière insatisfaisante. Quoiqu'il en soit, le deuxième membre d'équipage n'est pas un deuxième pilote.

[Text]

Mr. Hicks: Thank you, General. I appreciate that, because it clarifies my thinking.

General Ramsbottom, what percentage of parts and key components, including computer parts and so on, for the F-18 are made in Canada?

BGen Ramsbottom: That is a very good question, sir. As was suggested in the video, associated with the acquisition of the CF-18 from McDonnell Douglas Aircraft Corporation came a responsibility on behalf of McDonnell Douglas to provide industrial benefits to Canada to the tune of I think \$2.94 billion—in other words, business of one type or another placed in Canada. Of that \$2.9 billion, 10% had to be high-technology activity, preferably in the aerospace field. The project manager was responsible for the implementation of that program, with of course the advice, direction, and support of the Department of Industry, Science and Technology.

As part of that high-tech element of the \$2.9 billion responsibility was established in Canada the manufacture of a number of F-18 components. Leigh Instruments, who did a particularly fine job, manufactured to print two key elements of the F-18 avionics system. Those components were manufactured at Leigh, the head-up display at Litton, initial nav system, nose barrel assembly at Canadair, and a number of those sorts of components were shipped back to the prime in the United States and became part of a pool of components that were incorporated into the aircraft on the production line. They did not have a soul, if you will; they did not have a country of origin. They were pretty well fully intermingled, so that an aircraft being manufactured, if I might carry it to an extreme, for the U.S. Navy Marine Corps, Canada, the Australian Air Force or Spain could have some of those components from Canada incorporated into the aircraft on the production line.

• 1830

To answer your question specifically as to what percentage would be manufactured in Canada, that is difficult to say in terms of numbers.

Mr. Hicks: I was just trying to zero in on the extent to which we can control what is being made and, of course, also ensure future availability. If a high percentage of parts were made in the United States, we could not guarantee future availability.

BGen Ramsbottom: That is true, and I think that will remain. Canada attempts to establish self-sufficiency as far as depot level support/third level maintenance of our aircraft is concerned. That is why we have established a system engineering support contract with Canadair in Montreal, and we are becoming progressively self-sufficient and I think will be almost totally so for both hardware and software in Canada for the CF-18. That is for the repair and overhaul and engineering support services. We are not self-sufficient as far as manufacturers' spares are concerned. Those come from a variety of sources, some in Canada and many in the United States.

[Translation]

M. Hicks: Merci, général. Ces éclaircissements me sont très utiles.

Général Ramsbottom, quel est le pourcentage des pièces détachées et des éléments-clés du C-18, ordinateurs et logiciels compris, qui sont fabriqués au Canada?

Bgén Ramsbottom: Voilà une excellente question. Comme on l'indiquait dans le film, le programme d'acquisition du CF-18 de McDonnell Douglas comportait pour cette société une responsabilité de fournir au Canada des retombées industrielles de l'ordre de 2,94 milliards de dollars, dont 10 p. 100 devaient être consacrés à des activités de technologie avancée, de préférence aérospatiale. Le directeur du programme était chargé de veiller au respect de cette exigence, avec les conseils et l'appui du ministère de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie.

Dans le cadre de ces dépenses globales de 2,9 milliards de dollars, on a confié à des entreprises canadiennes la fabrication d'un certain nombre de composants du F-18. *Leigh Instruments*, qui a fait un travail remarquable a assumé la fabrication de deux éléments-clés du système d'avionique. Le collimateur tête haute est fabriqué par Litton, l'assemblage du tronçon de nez par Canadair. Plusieurs composants de cette nature sont fabriqués au Canada puis expédiés à l'entrepreneur américain, qui les insère dans la chaîne de production. Ces composants n'ont pas d'âme, si vous voulez, ils n'ont pas de nationalité. C'est une situation aujourd'hui très fréquente. Par exemple, un avion fabriqué pour la marine américaine, le Canada, l'armée de l'air australienne ou l'Espagne pourrait fort bien avoir certains de ces composants qui sont fabriqués au Canada.

Pour ce qui est du pourcentage de fabrication au Canada, c'est difficile à évaluer.

M. Hicks: Je voulais simplement savoir si nous pouvions contrôler ce qui est fabriqué, pour en garantir la disponibilité future. Si un pourcentage élevé des composants sont fabriqués aux États-Unis, nous ne pouvons en garantir la disponibilité future.

Bgén Ramsbottom: C'est vrai, et je pense que c'est inévitable. Le Canada s'efforce d'assurer son auto-suffisance pour ce qui est des stocks de pièces détachées et de la maintenance de troisième échelon. Voilà pourquoi nous avons négocié un contrat de soutien d'ingénierie des systèmes avec Canadair, de Montréal. Nous devenons peu à peu auto-suffisants à cet égard, et je pense que nous le serons presque totalement, tant pour le matériel que pour les logiciels. Je veux parler ici seulement de la réparation, de la révision et des services de soutien. Par contre, nous ne sommes pas auto-suffisants au chapitre des pièces détachées, qui émanent de plusieurs sources, certaines canadiennes et beaucoup américaines.

[Texte]

I might mention that the Canadian manufacturers that have been identified are very highly regarded by McDonnell Douglas and the subs through whom the contracts were let in the United States. The quality, schedule and cost of those components have been highly competitive, and I think Canadian industry has certainly distinguished itself in a number of areas. Again, Leigh was one of the best.

Mr. Hicks: Thank you, I think they are important points. What actions then were taken during the suspension of operational training flights that were ordered by the minister, the 22nd to the 25th? Can you cite specific actions that were taken during those three or four days?

LGen Huddleston: In Europe all the pilots were questioned in much the same way you questioned two pilots this afternoon—confidentially, without putting their names on paper. They were invited to express their views as to what might be wrong with the system, what might conceivably be contributing to our rash of accidents. Their suggestions were followed up in discussions in groups, and that occupied a considerable portion of the week.

In Canada General Blenis, Commander of Fighter Group, got together in Cold Lake with his two base commanders from Cold Lake and Bagotville and all of the squadron commanders to go through the same sort of brainstorming session, if you like. As you know, in Canada we did not cease flying; we ceased tactical flying at the operational squadrons. We continued to hold air defence alert, and we continued with the course at 410 Squadron in Cold Lake.

• 1835

Mr. Hicks: So those four days were worth while.

LGen Huddleston: I believe so. Certainly, that is a very sensible way to approach a problem of that nature. As to whether it was worth while, perhaps we will know in a month or so when the results of those exercises have been properly evaluated.

Le vice-président: Merci, monsieur Hicks. Avant de passer à M. Darling, j'aimerais savoir, général Ramsbottom, si vous avez de la difficulté à recruter des spécialistes pour l'entretien des CF-18? On ne parle pas de mécaniciens comme on avait l'habitude de voir, à une certaine époque, avec un tournevis et des clés à molettes. Aujourd'hui, on parle beaucoup plus d'électroniciens et d'ingénieurs. Est-ce que la Défense nationale a de la difficulté à recruter en nombre suffisant du personnel pour entretenir les appareils?

BGen Ramsbottom: Generally I would suggest that the answer is no, although the department as a whole is encountering modest difficulty in recruitment relative to previous years. These phenomena are cyclical, depending on the economy of the moment, depending whether defence is in or out, depending on a variety of factors, some of which have to do with the demographics of our country, the number of young people of a certain age group in areas that were successful sources for recruitment in years past.

With respect to aircraft trades and aerospace engineering, they remain among the most popular of all the occupations young people coming into the forces wish to pursue. In my own profession of aerospace engineering, I am the senior

[Traduction]

Je dois mentionner que les fabricants canadiens jouissent d'une excellente réputation auprès de McDonnell Douglas et des sous-traitants américains. Leurs composants sont extrêmement compétitifs au chapitre de la qualité, des délais et des coûts, et j'estime que l'industrie canadienne s'est vraiment distinguée à cet égard. Je le répète, la société Leigh a été l'une des meilleures.

M. Hicks: Merci. Je crois que ces remarques étaient importantes. Quelles mesures avez-vous prises suite à la suspension des vols d'entraînement opérationnels ordonnée par le ministre, du 22 au 25?

Lgén Huddleston: En Europe, tous les pilotes ont été interrogés un peu comme vous l'avez fait vous-même cet après-midi, de manière anonyme. Ils ont été invités à dire ce qu'ils pensaient vraiment de l'appareil et des facteurs pouvant avoir contribué à la série d'accidents. Leurs commentaires ont été analysés par des groupes de discussion, durant la majeure partie de cette semaine.

Au Canada, le Général Blenis, Commandant du Groupe de chasse s'est réuni à *Cold Lake* avec les deux commandants des bases de *Cold Lake* et de Bagotville, ainsi qu'avec tous les commandants d'escadrilles, pour diriger les discussions. Comme vous le savez, nous n'avons pas interrompu les vols au Canada, nous avons interrompu les vols tactiques des escadrilles opérationnelles. Nous avons maintenu notre alerte de défense aérienne et nous avons maintenu le cours de l'escadrille 410 de *Cold Lake*.

M. Hicks: Donc, ces quatre jours n'ont pas été perdus.

Lgén Huddleston: Je ne crois pas. Je pense que c'était une réaction tout à fait raisonnable face à un problème de cette nature. Quant à savoir si ces quatre jours ont été fructueux, nous le saurons dans une trentaine de jours, quand les résultats auront été évalués.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Hicks. Before giving the floor to Mr. Darling, I would like to know if you have encountered any problems in the recruitment of maintenance specialists for the CF-18s? We no longer talk of mechanics, as we did in the past, equipped with a screwdriver and an adjustable wrench. Today, they are more likely to be electronics technicians and engineers. Does DND encounter any problems in recruiting such specialists?

Bgén Ramsbottom: Dans l'ensemble, non, même s'il est vrai que le ministère connaît actuellement certains problèmes mineurs de recrutement par rapport aux années antérieures. C'est cependant là un phénomène cyclique, qui dépend de la conjoncture économique, de l'importance accordée aux questions de défense, de l'évolution démographique du pays, et de beaucoup d'autres facteurs.

En ce qui concerne les métiers de l'aéronautique et du génie aérospatial, ce sont encore aujourd'hui les plus populaires parmi les jeunes qui entrent dans les forces armées. Dans ma propre profession du génie aérospatial, je

[Text]

person, the branch adviser—the term used for that occupation. There are more folks who wish to join our profession than can be accommodated, so it is a healthy situation in that respect. And similarly, but perhaps to a lesser degree, the challenging, sophisticated aircraft avionics trades are attractive to the young people, which recognizes that the standard of education our young folks obtain these days is good. They are exposed certainly in high school to computer studies, and with that sort of background and upbringing they adapt quite reasonably to the challenge of modern sophisticated aircraft.

Mr. Darling: General, even though you were relaxing on the sidelines, I am quite sure you were listening with reasonable intensity to our two retired pilots who were high in their praise of the CF-18. Of course, they did have certain suggestions.

I assume the four of you officers went through the chain of command and the paper pushing episodes and so on they were mentioning. I was going to say, General, you were a CF-18 pilot, but you mentioned a different aircraft. Is there some merit that CF-18 pilots, trained to handle a very sophisticated \$35 million aircraft, should not be bothered with this other type of duty, which could very well be handled by an untrained officer? Would this lead to greater efficiency? It seems to be boiling down to the fact that the aircraft is the best available, therefore it is human error in most cases.

• 1840

If we could get away from that by making their training more acceptable to them, by focusing on flying the aircraft and not having other duties that are not pleasing to them... I would appreciate your comments on that.

LGen Huddleston: I think two major points were being made, Mr. Darling. One related to what we normally refer to as secondary duties on a squadron, and the other related to leaving the squadron entirely, to do jobs in headquarters, for example.

With respect to secondary duties, there is so much to know about and to exploit in this aircraft that it is extremely important to ensure that pilots have the opportunity to devote as much of their time to it as possible. You cannot get away from some administration. As was also pointed out, it is also a part of officer development to learn to be an administrator. This is necessary to supervise other people.

The tasking on an individual, in what is clearly a high-pressure job, is something supervisors have to watch at all times. I suspect that very issue is one that is engaging the Commander Air Command and his senior commanders at the present time. It is one of the things one typically looks at on occasions like these. Are we asking too much of our people?

We have to realize that pilots like to fly, and other things tend to be bothersome. So I think we have to put it in a certain context. Flying is a fascinating business and being asked to put pen to paper instead of putting on your flying suit and getting into the cockpit can be unattractive.

[Translation]

suis bien placé pour le savoir puisque je suis le principal responsable, le conseiller de direction, comme on dit dans notre métier. Or, je constate que nous avons toujours plus de candidats que de postes disponibles, ce qui est une situation très saine. De même, mais peut-être à un degré moindre, les métiers difficiles et très sophistiqués de l'avionique continuent d'attirer les jeunes, et je dois dire que le niveau de formation des jeunes d'aujourd'hui est excellent à ce chapitre. Ils prennent contact avec l'informatique durant leurs études secondaires, et cela leur permet de s'adapter assez rapidement aux systèmes extrêmement sophistiqués des appareils contemporains.

M. Darling: Même si vous êtes resté sur la touche lorsque nos deux pilotes à la retraite ont témoigné, je suis sûr, général, que vous les avez écouté avec beaucoup d'attention quand ils ont fait l'éloge du CF-18. Évidemment, ils ont aussi formulé quelques recommandations.

Je suppose que vous quatre êtes montés dans la hiérarchie de manière traditionnelle, comme ils le disaient. J'allais dire que vous étiez vous-même, général, pilote de CF-18, mais vous avez mentionné un autre appareil. Quoiqu'il en soit, croyez-vous qu'il serait préférable que les pilotes de CF-18 formés au pilotage d'un avion très sophistiqué de 35 millions de dollars, ne soient pas obligés d'assumer ce genre de fonctions, qui pourraient très facilement être exercées par des officiers n'ayant pas une formation aussi poussée? Cela ne serait-il pas efficient? Comme il semble établi que l'avion est le meilleur possible, les accidents sont dans la plupart des cas dus à des erreurs humaines.

Si nous pouvions faire en sorte que les pilotes reçoivent toute la formation voulue et ne soient pas tenus d'exécuter d'autres tâches qui ne leur plaisent pas, peut-être cela produirait-il de meilleurs résultats? Qu'en pensez-vous?

Lgen Huddleston: Deux remarques, monsieur Darling. La première, concernant ce que nous appelons normalement les fonctions secondaires des escadrilles et la deuxième concernant les fonctions d'état-major.

Pour ce qui est des tâches secondaires, il y a tant de choses à savoir pour exploiter cet avion qu'il est extrêmement important de veiller à ce que les pilotes puissent y consacrer le plus de temps possible. On ne peut cependant ignorer complètement les fonctions administratives. Comme quelqu'un l'a dit, apprendre l'administration fait partie du perfectionnement de l'officier. C'est indispensable pour diriger les autres.

Les superviseurs sont très attentifs à la charge de travail qu'ils imposent aux pilotes, qui occupent déjà des postes où les pressions sont très élevées. Je soupçonne que c'est là un problème qui a déjà retenu l'attention du commandant du Commandement aérien et de ses officiers supérieurs. C'est manifestement l'un des problèmes qu'on examine lors d'incidents comme ceux que nous venons de connaître. Sommes-nous trop exigeants à l'égard de nos pilotes?

Il faut bien comprendre que les pilotes aiment voler et que tout le reste tend à les ennuyer. Replaçons les choses dans leur contexte: le pilotage est quelque chose de fascinant, et demander à un pilote de faire de la paperasse plutôt que de monter dans son cockpit peut susciter un certain manque d'intérêt.

[Texte]

With respect to people leaving squadrons to go to staff jobs, as was pointed out, we have never been flush with CF-18 pilots. In the mid-1980s we came very close to having our squadrons fully manned—having started off gradually—and then we encountered the very rapid expansion of the commercial aviation industry. We were treading water in terms of producing pilots because they were leaving in numbers which we had not forecast. So we have been confronted since the beginning with the problem of undermanning on units.

That does not necessarily mean, as you deduced, that we have been trying to get the work of 25 men out of only 21. What it does mean is that the total amount of flying is less than we had planned, and that perhaps the support of Maritime Command and Mobile Command exercises has been less than they would have wished.

It is important to remember that we need CF-18 pilots in staff jobs. Regardless of Clive Ken's views as to the likelihood of our procuring a new fighter aircraft, we need people who know about fighter aircraft to run projects like that. There is no point in asking an administrator to do that for you.

Because of the relative shortage of CF-18 pilots throughout its life, those who left squadrons have tended to go to places where we needed CF-18 pilots. That is, staff jobs in Fighter Group Headquarters, Canadian Air Division Headquarters, Air Command Headquarters and National Defence Headquarters, directly related to CF-18 operations, where that experience is required. It is not just ticket punching or being pushed out of the cockpit to fill some undesirable staff job. Those people have been almost exclusively employed in jobs in which their expertise was required and being exploited. That does not mean those jobs are necessarily more attractive, but they are essential to the force at large.

• 1845

Equally important is the question of where we get our F-5 fighter leaders and instructors from. We obtain them from the F-18 squadrons because you cannot train fighter pilots except with fighter pilots. Being an instructor in an F-5 is not the most attractive job to an F-18 squadron pilot because it is a step down in technology and perhaps instructing is not his preferred occupation, but it is necessary.

How do you instruct young pilots in Moosejaw towards getting their wings? You need a good cross-section of operational military pilots to be mixed in with other, younger pilots as instructors. Otherwise, the young trainee does not know what the future holds for him and the instructional system lacks the benefit of operational input. But flying as an instructor is not the most attractive job for an operational pilot.

[Traduction]

Pour ce qui est des membres des escadrilles qui sont affectés à des tâches administratives, nous avons déjà indiqué que nous n'avons jamais eu trop de pilotes de CF-18. Au milieu des années 80, nous sommes arrivés très près de la dotation complète de nos escadrilles, mais nous avons alors fait face à une expansion très rapide de l'industrie du transport aérien commercial. Nous voulions former suffisamment de pilotes, mais nous avions des problèmes parce qu'ils nous quittaient en plus grand nombre que prévu. Nous avons donc dès le départ fait face à un problème de dotation insuffisante des unités.

Cela ne veut cependant pas dire, comme vous avez semblé l'indiquer, que nous avons essayé d'obtenir de 21 personnes seulement le travail de 25. Cela signifie plutôt que les pilotes ont totalisé moins d'heures de vol que prévues, et que le soutien des exercices du Commandement maritime et du Commandement mobile a peut-être été moins satisfaisant qu'ils l'eussent souhaité.

Il faut bien comprendre que nous avons besoin de pilotes CF-18 dans les postes d'état-major. Quoi que puisse penser Clive Ken de nos possibilités d'acheter un nouvel avion de combat, il nous faut des gens qui connaissent bien les avions de combat pour gérer les projets de cette nature. On ne peut pas confier ce travail à un administrateur pur.

Étant donné la pénurie relative de pilotes de CF-18, ceux qui quittent les escadrilles ont eu tendance à aller là où nous avons besoin de pilotes de CF-18, c'est-à-dire à occuper des postes d'état-major au quartier général du Groupe de chasse, au quartier général des forces aériennes canadiennes, au quartier général du Commandement aérien et au quartier général de la Défense nationale, là où leur expérience du CF-18 était requise. Il n'a donc jamais été question de confier à des ex-pilotes de CF-18 de simples fonctions de gratte-papier où leur expérience eut été inutile. Ces gens-là se sont presque toujours vu confier des tâches où ils pouvaient exploiter leurs compétences particulières. Ça ne veut pas dire que ces tâches étaient nécessairement plus attrayantes, mais elles étaient essentielles pour l'armée dans son ensemble.

Question tout aussi importante: où trouvons-nous nos chefs d'escadrille et nos instructeurs de F-5? Nous les trouvons dans les escadrilles de F-18, car il faut avoir été pilote d'avion de chasse pour former des pilotes d'avions de chasse. Être instructeur dans un F-5 n'est peut-être pas l'emploi le plus attrayant pour un pilote de F-18, puisque cela représente une sorte de rétrogradation technologique, et que tout le monde n'a peut-être pas la vocation d'enseignant, mais c'est nécessaire.

Comment peut-on former de jeunes pilotes à Moose Jaw? Il faut leur faire suivre des cours avec un ensemble diversifié de pilotes militaires opérationnels, notamment de jeunes pilotes. Sinon, les jeunes ne comprennent pas bien ce que l'avenir peut leur réserver, et le système d'instruction ne tire pas profit du savoir-faire opérationnel. Mais il est vrai qu'être instructeur n'est peut-être pas la fonction la plus attrayante pour un pilote opérationnel.

[Text]

So there is no doubt we have to monitor the tasking of individuals at all levels. With respect to the variety of employment of operational pilots, we need them in a great many places, not just on the operational squadron.

Mr. Darling: I need to clarify this one point. With respect to the 25 so-called pilots in Europe—they now number 21—was the workload reduced so that those pilots are not working overtime, which would reduce their efficiency? Do you understand what I mean?

LGen Huddleston: I understand exactly what you mean, and of course, that step is a function of leadership and it is up to the supervisors to ensure that situation is not occurring. I will not assure you that it has not occurred and does not occur today, because I cannot do so. All I will say is that it is a function of leadership and that is why we have to train people to lead other people and we expect them to exercise appropriate judgment.

We also expect those people who are operating at higher headquarters level to have an appreciation of the workload of the unit, so that they in turn are not subjecting that unit to tasks its manpower is inadequate to accept. That is another reason for putting people with that sort of experience back into headquarters in order to ensure the requisite supervision.

Le vice-président: Il est 18h50. À 19h15 la sonnerie doit nous appeler pour aller voter. J'aimerais savoir si vous voulez que les témoins nous attendent ici, ou si vous souhaitez arrêter la séance, car j'aimerais avoir le temps de remercier les témoins. Que désirez-vous faire, messieurs?

Mr. Mifflin: I think we have heard some testimony today that is, if not alarming, and if nothing else, new. It could be viewed as a common thread.

It is very important that we not leave here without allowing the Deputy Chief of Defence Staff to express his perspective on what was stated by the two retired combat pilots holding the rank of major. If doing so requires us to go beyond 7 p.m., I think we should go ahead, because it is unfair to the system for one perspective to be offered, albeit an honest and forthright one, and I was delighted that they were so forthright and almost unanimous in what they had to say, without another perspective being given. Because we have to see the picture from both ends.

In that regard I have a question, but you may want to wait a few minutes before I ask it. That is my input on whether the witnesses should stay.

Le vice-président: Je suis entièrement d'accord avec vous. Cependant, si vous avez d'autres questions à poser aux témoins, j'aimerais le savoir. On les prévient et on leur demandera de nous attendre durant le vote.

• 1850

Mr. Blackburn: Yes, I agree with Mr. Mifflin. I have one final question I would like to put. It would not require that our witnesses remain after the vote, though. We still have 15 minutes before we have to walk to the House.

[Translation]

Il nous appartient donc de répartir attentivement les tâches à tous les niveaux. Pour ce qui est de la diversité des possibilités d'emploi des pilotes opérationnels, elle est très vaste car nous avons besoin d'eux dans beaucoup de postes différents, pas seulement au sein des escadrilles opérationnelles.

M. Darling: Je voudrais obtenir un éclaircissement. En ce qui concerne les 25 pilotes que nous avons en Europe, et qui ne sont aujourd'hui que 21, leur charge de travail a-t-elle été réduite de façon à éviter qu'ils fassent beaucoup d'heures supplémentaires, ce qui réduirait leur efficacité? Voyez-vous où je veux en venir?

Lgén Huddleston: Parfaitement, mais ce sont là des décisions que doivent prendre les leaders, et il appartient aux superviseurs d'y veiller. Je ne peux pas vous garantir que cela n'est jamais arrivé, ni même que cela n'arrive pas en ce moment, mais je peux vous dire que c'est pourquoi nous formons des gens au leadership, en espérant qu'ils apprennent ainsi à faire preuve de jugement.

Nous tenons aussi à ce que les responsables supérieurs des quartiers généraux soient sensibles à la charge de travail des unités, de façon à ce qu'ils ne leur imposent pas des tâches excessives, en regard des effectifs disponibles. Voilà d'ailleurs une autre raison pour laquelle nous voulons donner à ces pilotes l'expérience des tâches d'état-major.

The Vice-Chairman: It is now 6:50 and we are going to be called to vote at 7:15. Do you wish the witnesses to wait for us here or would you like us to put an end to this meeting? If so, I would like to have the opportunity to thank the witnesses. What do you want to do, gentlemen?

M. Mifflin: Je crois que les témoignages que nous avons entendu aujourd'hui, qui n'ont rien d'alarmant, auront eu le mérite de jeter un nouvel éclairage sur la situation.

Il me semble très important de ne pas mettre un terme à cette séance sans avoir donné au sous-chef de l'état-major de la Défense la possibilité de nous dire ce qu'il pense du témoignage des deux pilotes de combat à la retraite, qui avaient le rang de majors. Si cela nous oblige à revenir après 19 heures, nous devrions le faire car il serait injuste de n'avoir entendu qu'un seul point de vue, même si celui-ci était tout à fait honnête et franc, ce dont je ne peux que me féliciter, sans avoir entendu la réplique. Il est essentiel pour nous de prendre connaissance de tous les points de vue.

J'aurais d'ailleurs une autre question à poser à ce sujet, quand vous serez prêt à me rendre la parole. Si c'est nécessaire, nous devrions donc demander aux témoins de rester.

The Vice-Chairman: I am in full agreement with you but, if you have other questions to put to the witnesses, I would like to know in order to ask them to wait for us.

M. Blackburn: Je suis tout à fait d'accord avec M. Mifflin. J'aurais moi aussi une dernière question à poser mais il ne serait pas nécessaire pour cela que nos témoins attendent que nous soyons revenus de la Chambre. Il nous reste encore 15 minutes avant d'aller voter.

[Texte]

Mr. Darling: Why do we not hear from General Huddleston then? It is hard to get them back after the vote.

Mr. Blackburn: If there is time, then maybe we can—

Mr. Hicks: We have two members of the opposition here, three Conservatives. If they are willing to concede one vote to us, we could—

Mr. Blackburn: Never.

Mr. Hicks: Do you want to go to vote?

Mr. Mifflin: I do not have any choice.

Mr. Blackburn: Do you want capitulation? No way.

Mr. Darling: Let us hear from General Huddleston.

LGen Huddleston: With the exception of General Ramsbottom, who has a transAtlantic aircraft to catch, we are at your disposal. We will stay as long as you have questions for us.

Mr. Mifflin: Mr. Chairman, perhaps I could have a one minute lead-in to the general's request for perspective, or my request.

As the Deputy Chief of the Defence Staff, General Huddleston, I would be interested in knowing what sort of fights you have with the chief of personnel and those people who require that essentially every major be a potential CDS—the officer professional development program, the staff duties, being whipped out to be sent to staff school, and these kinds of things. In your perspective, as opposed to confirming, denying, or putting a face on it, you must be concerned about this. Do you see an answer to what was put forward on the table here today?

LGen Huddleston: To be frank, I would rather be answering your questions than imagining what it is that concerns you about what the two pilots said, because there was not much in what they said that surprised me. Those are the kinds of things I would expect to hear them say. What thoughts that has triggered in your minds I think is the most important thing.

With respect to the specific point that you raise, that of every officer being a potential Chief of Defence Staff, that is a popular theme in DND. We live in a country, of course, where equality is rated very highly.

It has been my experience, and perhaps you could offer a naval thought or two on this subject, that while young officers frequently are totally preoccupied and enthralled with their operational activity and claim to want to do it forever, at a certain point in time they would like to be telling other people how to do it. They would like to have an opportunity to engage in planning. They would like to have an opportunity to set policy. Those sorts of things are, to a large degree, a function of maturing and the desire to have greater responsibility.

There are exceptions to that. Certainly there are exceptions in the aircrew world. There are people who want no part of making the decisions, who simply want to fly; that is, making the organizational decisions.

[Traduction]

M. Darling: Dans ce cas, pourquoi ne pas donner la parole au général Huddleston? Il sera difficile de les faire revenir après le vote.

M. Blackburn: Si nous avons le temps. . .

M. Hicks: Il y a ici deux députés de l'opposition et trois conservateurs. S'ils sont prêts à nous concéder le vote, nous pourrions. . .

M. Blackburn: Jamais.

M. Hicks: Voulez-vous aller voter?

M. Mifflin: Je n'ai pas le choix.

M. Blackburn: Vous voulez notre capitulation? Jamais de la vie.

M. Darling: Donnons donc la parole au général Huddleston.

Lgén Huddleston: À l'exception du général Ramsbottom, qui doit prendre un avion pour aller en Europe, nous sommes tous à votre disposition. Nous resterons aussi longtemps que vous le souhaitez.

M. Mifflin: Puis-je avoir une minute avant que l'on donne la parole au général, monsieur le président?

Comme vous êtes le sous-chef de l'état-major de la Défense, général Huddleston, j'aimerais savoir quelles luttes vous devez engager avec le chef du personnel et avec les gens qui exigent que chaque major soit un membre potentiel de l'état-major de la Défense, c'est-à-dire qu'il participe à un programme de perfectionnement professionnel comprenant des tâches d'état-major et d'administration. Je ne vous demande pas ici de confirmer, de nier ou de justifier ce genre de phénomène, simplement de nous dire ce que vous en pensez. Que pouvez-vous répondre aux commentaires qui ont été formulés aujourd'hui?

Lgén Huddleston: Pour être franc, je dois dire que je préférerais répondre honnêtement à vos questions que d'essayer d'imaginer ce qui peut vous préoccuper dans les déclarations des deux pilotes, car ils n'ont rien dit qui m'ait beaucoup surpris. Leurs commentaires correspondent bien à ce que l'on pouvait en attendre. À mon avis, le plus important est de savoir les conclusions que vous en avez tiré.

Revenons cependant à ce que vous avez dit, c'est-à-dire que chaque officier devrait apparemment être un chef d'état-major en puissance, ce qui est une idée assez populaire au ministère. Evidemment, nous vivons dans un pays qui attache beaucoup de prix à l'égalité.

Mon expérience personnelle, acquise dans la carrière que j'ai fait dans la marine, me porte à croire que les jeunes officiers sont souvent passionnés par leurs activités opérationnelles et prétendent souvent ne jamais vouloir en changer mais il arrive également souvent qu'ils aient envie de dire aux autres comment faire. Autrement dit, ils finissent par avoir envie de participer aux activités de planification, de formulation des politiques, c'est-à-dire de toutes les choses qui caractérisent un processus de maturation personnelle et d'élargissement des responsabilités.

Certes, il y a des exceptions, aussi bien dans l'armée de l'air qu'ailleurs. Il y a toujours des gens qui ne veulent absolument pas participer aux décisions et dont le seul objectif est de continuer à piloter.

[Text]

You have heard from two people who decided at a certain point in their careers that they wanted to fly. You could hear from other people who have not made that particular decision, who are not in my view punching squares. If you want to look at the people who are leading the CF-18 operation at the moment, or the original CF-18 training squadron commander—he was a Lieutenant Colonel at that time. He was promoted from that job and went to National Defence College, which gives one something of a global perspective. He arrived in Baden-Solingen as the base commander—a very logical move for him, with his experience—at a time when the aircraft was being introduced to Europe.

• 1855

He was subsequently promoted. He became the commander of one Canadian air group. I must confess that at the rank of general officer, you tend to find yourself more broadly employed, but he was certainly logically employed following that experience. I could cite many examples that would demonstrate we are not—in the F-18 business, at least—engaged in ticket punching. We are using people very darned effectively.

If you look at the squadron commanders at the moment, in large measure they tend to be the people, when I knew them as young pilots—let us say of a military generation after myself, about 10 years or so younger than I am—who wanted to fly forever and have no staff jobs. Now they are squadron commanders and they have had staff jobs and they are happy to be where they are. They have simply altered their attitude to life as they grew older.

Certainly there can be examples in every organization, I suppose, of personnel policies that are seen as inappropriate by the members of the organization. I would be less than honest if I did not recognize we have had, in the course of my 30 years in uniform, examples of what I thought were ticket punching. I do not see that as a predominant feature of our business.

On a specific question of everybody having the potential to be, or being regarded as, a potential future Chief of Defence Staff, we have the greatest difficulty devising a system that tells people, against their will, they are incapable of doing it and will not be considered for promotion. It is contrary to not just the policies of the Canadian Forces; I think it is contrary to the attitudes of Canadians at large.

I was brought up in a different country, where people were separated in school into those who were bright and those who were dull. That country still has that system, and has fewer people in school beyond the age of 16 than almost any other civilized country in the world because it has decided to pursue a policy that distinguishes people's potential, one from the other. To decide at an early age who is going to rise to the top and who is not is a difficult thing to do.

[Translation]

Vous avez entendu aujourd'hui deux témoins qui ont décidé durant leur carrière qu'ils voulaient continuer de piloter. Vous auriez pu en entendre d'autres qui auraient pu prendre une décision différente sans vouloir pour autant devenir des gratte-papier. Prenez le cas des gens qui dirigent actuellement le programme des CF-18, ou prenez le cas du commandant originel de l'escadrille de formation au CF-18, qui était alors lieutenant-colonel. Il a été promu à ce poste puis il est allé au Collège de la défense nationale, ce qui lui a permis d'obtenir une formation assez globale. Il est arrivé à Baden-Solingen comme commandant de base, étape tout à fait logique pour lui, considérant son expérience, au moment où cet avion était introduit en Europe.

Il a ensuite obtenu une nouvelle promotion, au poste de commandant d'un groupe aérien canadien. Je dois reconnaître qu'au rang d'officier général on a tendance à occuper des postes de nature plus générale, mais le poste qu'il avait alors était certainement tout à fait logique, considérant son expérience. Je pourrais vous donner beaucoup d'exemples montrant que ceux qui s'occupent des F-18 ne sont pas des gratte-papier. Nous utilisons nos gens de manière très efficace.

Prenez le cas des commandants d'escadrilles actuels qui avaient généralement tendance, lorsqu'ils étaient de jeunes pilotes—c'est-à-dire ceux de la génération de militaires qui a suivi d'environ dix ans la mienne—à vouloir piloter pour toujours et ne jamais entrer dans les bureaux. Ce sont aujourd'hui des commandants d'escadrilles qui occupent des postes d'état-major et qui en sont satisfaits. Vous savez, on change peu à peu d'attitude avec l'âge.

Quelle que soit l'organisation considérée, on peut trouver des exemples de politiques du personnel que les exécutants jugent inappropriées. Je ne serais pas honnête si je ne reconnaissais pas que, durant mes 30 années de carrière militaire, j'ai vu moi aussi des exemples de gens qui devenaient ce que j'appelais des gratte-papier, mais il ne serait pas juste d'en conclure que cela constitue une caractéristique prédominante de notre secteur d'activité.

Pour ce qui est du fait que chaque soldat devrait avoir le potentiel de devenir chef d'état-major, il nous est très difficile de trouver un système permettant d'indiquer aux gens qu'ils ne seront pas capables de le devenir et qu'ils n'obtiendront jamais de promotion. Cela serait contraire non seulement aux politiques des forces armées canadiennes, mais aussi aux attitudes générales de notre société.

J'ai été élevé dans un autre pays, où on faisait dès l'école une séparation très nette entre les élèves brillants et ceux qui l'étaient moins. Ce système existe toujours dans mon pays d'origine, et je constate qu'on y trouve aujourd'hui moins de gens de plus de 16 ans dans les écoles que dans pratiquement tous les autres pays civilisés, parce que c'est un pays qui a pour politique de former les gens différemment selon leur potentiel. Il est cependant très difficile de décider dès le plus jeune âge qui va atteindre les sommets.

[Texte]

Mr. Blackburn: Yes, I have one question that has been bothering me for quite some time. It is not only relevant to the discussion today but, I suppose, to all branches of the Canadian Forces in a general sense. That is the growing problem with families, spouses, children being located in remote parts of the country, particularly in Canada. Wives today want careers themselves; they want to have a job and to augment family income. How serious a problem is this with the Canadian Forces in general, with Air Command in particular, and to be more specific, with our CF-18 flyers? Is this a growing concern of the senior staff at defence headquarters?

LGen Huddleston: I think it should be, although again one cannot generalize. I have been in this town for three years and nine months, nine months longer than I have been in any place in my military career. My wife keeps telling me she wants to move.

Mr. Blackburn: Cold Lake.

LGen Huddleston: Anywhere. Cold Lake would be fine if there was a job for a lieutenant-general in Cold Lake. She likes Cold Lake, Bagotville—it matters not. Europe is preferred, perhaps. Then there are others who are looking for a big centre, job continuity, where wives—naturally, nowadays—acquire jobs of much more responsibility than used to be the case.

Wives are no longer the bank tellers who can move from place to place and be a bank teller, or even school teachers or nurses, who tended to be more transferable. Wives tend to be fairly. . .

• 1900

Mr. Blackburn: More assertive.

LGen Huddleston: Very much more assertive, and more widely employed than used to be the case. So that becomes a problem. Their concerns tend to become more dominant.

In the case of the air force, we have an additional problem. There used to be a fighter squadron here in Ottawa. There used to be fighter squadrons in Montreal. There have not been fighter squadrons near big Canadian cities for quite a few years, and I do not have to explain why. They are noisy and we have become less tolerant of noise. So where are they? They are in Cold Lake, Alberta, a three-hour drive from Edmonton. They are in Bagotville. Admittedly the region of the Saguenay is a reasonably well-populated area, but we have that problem in addition.

Active military activities tend to be less and less popular around densely populated areas, so that aggravates the problem. Sure, I think you will find that a good many people who have left flying jobs in the air force to join airlines have done so for the stability. At a certain point in time they want to settle down. That becomes more and more of a problem, no question about it.

What do you do about it? Is it to leave them four years in Cold Lake, five years in Cold Lake? That is not the solution either. Some have left because they have been too long at Cold Lake.

[Traduction]

M. Blackburn: En effet, et je souhaite poser une autre question qui me préoccupe depuis un certain temps. Ça ne concerne pas seulement le thème de notre discussion d'aujourd'hui mais l'ensemble des activités des forces canadiennes. Il s'agit du problème de plus en plus préoccupant des familles, des conjoints et des enfants postés dans des régions éloignées du pays. Aujourd'hui, les épouses veulent faire leur propre carrière, occuper un emploi et contribuer au revenu de la famille. Cela pose-t-il des problèmes graves dans les forces armées, en général, et dans l'armée de l'air, en particulier, notamment pour ce qui est des pilotes de CF-18? Examine-t-on la question sérieusement à l'état-major de la Défense?

Lgén Huddleston: Je crois que c'est un problème dont on s'occupe, mais il ne faut pas non plus généraliser. Je suis à Ottawa depuis trois ans et neuf mois, soit neuf mois de plus que dans tous mes postes précédents. Or, ma femme ne cesse de me dire qu'elle souhaite partir.

M. Blackburn: À Cold Lake?

Lgén Huddleston: N'importe où. Cold Lake serait très bien s'il y avait un poste de lieutenant-général à Cold Lake. Que ce soit Cold Lake ou Bagotville, cela lui importe peu. Peut-être préférerait-elle l'Europe. Il y a par contre d'autres personnes qui préfèrent les grandes villes, de façon à permettre à leurs conjoints, ce qui est toujours tout à fait naturel, d'occuper des postes avec des responsabilités croissantes.

Aujourd'hui, les épouses ne sont plus des caissières de banque qui peuvent changer de ville à volonté, ni des enseignantes ou des infirmières, qui ont tendance à être plus mobiles sur le plan professionnel. Les épouses tendent généralement à. . .

M. Blackburn: S'affirmer.

Lgén Huddleston: S'affirmer beaucoup plus nettement, et à occuper des emplois beaucoup plus diversifiés qu'auparavant. Il est incontestable que cela constitue un problème réel. Leurs intérêts sont de plus en plus importants.

Dans le cas de l'armée de l'air, nous avons un autre problème. Il y avait autrefois une escadrille de chasseurs à Ottawa, et il y en avait aussi à Montréal. Or, cela fait plusieurs années qu'il n'y en a pas à proximité des grandes villes canadiennes, et je n'ai pas à expliquer pourquoi. La population tolère de moins en moins le bruit. Où sont donc ces escadrilles aujourd'hui? Elles sont à Cold Lake, en Alberta, à trois heures de voiture d'Edmonton. Elles sont à Bagotville. Évidemment, la région du Saguenay est aussi une région assez peuplée, et c'est un problème dont nous devons tenir compte.

Aujourd'hui, on a tendance à écarter de plus en plus ces activités militaires des régions très peuplées, ce qui ne fait qu'aggraver le problème que vous évoquez. Il est certain qu'on peut trouver beaucoup d'anciens pilotes de l'armée de l'air qui ont décidé d'aller travailler pour des sociétés de transport aérien commercial, pour des raisons de stabilité. Au bout d'un certain temps, on veut une certaine stabilité dans la vie. Cela devient un problème de plus en plus préoccupant, c'est incontestable.

Que peut-on y faire? Laisser les pilotes quatre ou cinq ans à Cold Lake? Ce n'est pas non plus la bonne solution. Certains sont partis parce qu'ils étaient restés trop longtemps à Cold Lake.

[Text]

Mr. Hicks: For once, Derek surprised me. I thought he was going to ask you what half of the class you were in, for his opening question after your remarks.

Mr. Mifflin: That comes at 7.30 p.m.

Mr. Hicks: Okay, my final question: what have we not asked you today that you thought we were going to ask, or that you think we should have asked?

Mr. Blackburn: You do not have to answer that one.

LGen Huddleston: I guess I would say that there have been a number of things in the media over this question and you have not touched on them all. I am very grateful to you that you have not, because some of them did not warrant being touched on. But I think you have covered the vast majority of the major concerns.

I would simply say that you appear to have established the same difficulty in your minds that we currently have in ours. That is, we believe we are into something for which the explanation and solution are quite complex. There are no simple answers to a rash of accidents. But in the past we have come out of those phases and I do not have the slightest doubt that we will do it again.

Le vice-président: Merci beaucoup, général.

J'aimerais cependant que le colonel David nous fasse parvenir une copie des graphiques qu'il nous a montrés cet après-midi. Nous pourrions les consulter durant nos travaux.

Je voudrais vous remercier d'être venus passer cette journée dans une salle très chaude et d'avoir su répondre à notre demande dans un laps de temps vraiment très court. Vous avez été d'une aide précieuse et nous vous remercions de votre participation.

Merci beaucoup et bonne fin de journée.

La séance est levée.

[Translation]

M. Hicks: Pour une fois, Derek m'a surpris. Je croyais qu'il allait vous demander quel était votre classement à l'école.

M. Mifflin: C'est ce que je demanderai à 19 h 30.

M. Hicks: Voici ma dernière question: Y a-t-il une question que nous ne vous avons pas posée et à laquelle vous vous attendiez ou que nous aurions dû vous poser?

M. Blackburn: Vous n'êtes pas obligé de répondre.

Lgén Huddleston: Je dois dire que beaucoup de questions différentes ont été mentionnées dans les médias, au sujet de ce problème, et que vous ne les avez pas toutes abordées, ce dont je vous suis reconnaissant car certaines n'en valaient pas la peine. Pour le reste, je crois que vous avez abordé la majeure partie des questions importantes.

Je conclurais en disant simplement que vous semblez buter sur les mêmes difficultés conceptuelles que nous. Autrement dit, nous en sommes arrivés au point où nous sommes obligés de conclure qu'il n'existe pas d'explication ou de solution évidente à un problème très complexe. Il n'y a pas de réponses faciles à cette série d'accidents. Je sais par contre que nous avons réussi à sortir de ce genre de situation dans le passé et je n'ai aucun doute que nous y arriverons encore cette fois.

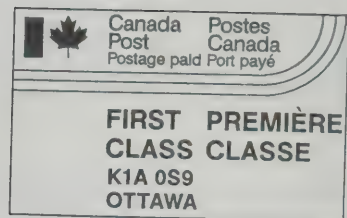
The Vice-Chairman: Thank you very much, General.

I would like Colonel David to send us a copy of the graphs he showed us this afternoon, so that we may study them later on.

I want to thank you for having spent the day with us, in this very hot room, and for having provided us those answers on very short notice. You have been very helpful and we are very grateful.

Thank you very much.

The meeting is adjourned.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

10:00 a.m.

From the Department of National Defence:

Lieutenant-General David Huddleston, Deputy Chief of the
Defence Staff;

Colonel John David, Director of Flight Safety;

Dr. Ron Davidson, Director of medical Assessment and Train-
ing.

3:30 p.m.

From the Department of National Defence:

Lieutenant-General David Huddleston, Deputy Chief of the
Defence Staff;

Colonel John David, Director of Flight Safety;

Brigadier Marc Ramsbottom, Director General Aerospace,
Engineering and Maintenance.

Individual:

Daniel Audet, Former CF-18 pilot;

Clive Ken, Former CF-18 pilot.

TÉMOINS

10 h 00

Du ministère de la Défense nationale:

Lieutenant-général David Huddleston, sous-chef de l'Etat-
major de la défense;

Colonel John David, directeur, Sécurité des vols;

Ron Davidson, directeur de l'Evaluation médicale et de l'en-
trainement aérospatial.

15 h 30

Du ministère de la Défense nationale:

Lieutenant-général David Huddleston, sous-chef de l'Etat-
major de la défense;

Colonel John David, directeur, Sécurité des vols;

Brigadier Marc Ramsbottom, directeur général, Génie aéro-
spatial et maintenance.

A titre particulier:

Daniel Audet, ancien pilote de CF-18;

Clive Ken, ancien pilote de CF-18.

054710027

FEB 27 1991

